RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe działy:

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.

PRZEDPŁATA
kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.
Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 28 — Poznań, 12 lipca 1930 — Rok X

Treść N-ru 28:

Ku uwadze naszych Czytelników i Inserentów!

Specjalny numer komunikacyjny „Rynku Metalowego i Maszynowego"

Następny numer naszego pisma, poświęconego w obecnym okresie w sześciu kolejnych numerach Międzynarodowej Wystawie Komunikacyjnej, ukaże się, jako **specjalny numer komunikacyjny.**

Numer ten obfitować będzie w liczne ilustracje jak i w oryginalne artykuły wybitnych osobistości, rozważających najrozmaitsze zagadnienia z komunikacyjnego punktu widzenia.

Avanti!

Zgodnie z zapowiadanym terminem otwarcie Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki nastąpiło w Poznaniu, w niedzielę, dnia 6 lipca.

Telegramy, radjoprodukcje oraz artykuły w pismach codz. poniosły już tysiączne echo wiadomości i wrażeń pierwszych z Wystawy. Rozniosły je nietylko wszędzie, jak Polska rozległa i szeroka — lecz dotarły one także do krajów całej bliższej, a częściowo nawet do dalszej zagranicy i zamorza.

Echo niewątpliwie znaczne.

Znowu Państwo Polskie i rzeczywistość polska stają w ośrodku zainteresowań t. zw. opinji międzynarodowej. I znowuż praca i tendencje rozwoju ekonomicznego Rzeczypospolitej bywają przedmiotem rozważań, oraz rozmów czynników obcych, osób i koteryj nam życzliwych — ale i nieprzychylnych, nawet wrogich wszelkiej głośniejszej działalności, wszelkim śmielej pomyślanym, a imponująco przeprowadzonym imprezom polskim.

To wszystko pewne. Wyczuwamy już wszyscy mniej lub więcej dokładnie, że jest to *nowe święto* pracy polskiej. I z świadomością tą budzi się, rozpływa i gruntuje znowu w sercach naszych owo *dumne samopoczucie* przynależności do wielkiego Narodu. Poczucie własnej wartości w rodzinie i społeczności narodów. A właśnie duma narodowa — jedyne słuszne i usprawiedliwione uczucie, szeregujące i różnicujące wzajem kraje poszczególne — jest zawsze przejawem żywotności *narodów wielkich.*

Nie łudzimy bynajmniej samych siebie!

Stwierdzamy, że fakt dobrze udanej — znakomicie zorganizowanej, nawet w licznych szczegółach bez zarzutu przemyślanej Międzynarodowej Wystawy Komunikacyjnej i Turystycznej — dobrze zasłużył się w chwili i warunkach obecnych polskiemu gospodarstwu społecznemu i narodowemu. Jest ona na niebie polskiego życia gospodarczego jasnym snopem światła.

Światła wiary w lepszy dzień! W przemijający okres kryzysu, co nas z miesiącem, ba, tygodniem każdym w coraz to czarniejszą beznadziejność pogrąża.

Przytem ten sukces Międzynarodowej Wystawy trzeba uznać nietylko jako przejaw lub symbol wiary w niezbyt odległą chwilę ostatecznego przełamania teraźniejszych trudności zbytu i wytwarzania. Wystawa ta bowiem wskazuje i wytycza nam wszystkim jedną *niezawodną drogę*, umożliwiającą przybliżanie się tego lepszego jutra.

Jest nią *DROGA PRACY*.

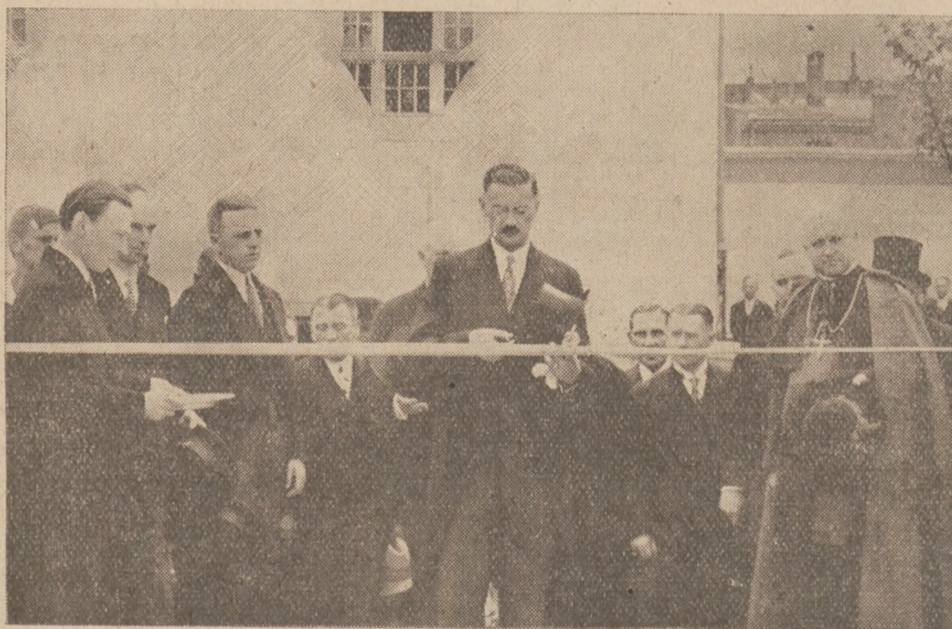
Tym razem zwłaszcza handel i kupiectwo zyskały wielostronny bodziec: by wejść na drogę naukowej i usystematyzowanej organizacji zbytu.

By coraz pełniej ocenić i doceniać przemożne walory propagandy zbytu. Propagandy usług i świadczeń we wszelakich przejawach tak niezwykle *zróżniczkowanego nurtu życia i potrzeb* czasów dzisiejszych.

Jak żadna przedtem wystawa międzynarodowa, „Komtur" uplastycznił Polsce i polskim sferom przemysłowo-kupieckim na jak poważnej znaleźliśmy się — jakościowo i ilościowo — arenie zapasów konkurencyjnych.

Więc przypomnieć z tego miejsca warto, że *współzawodnictwo* oraz *WYŚCIG PRACY* przejęliśmy, jako hasło i misję Polski Idącej — odkąd stała się znowu wolną...

Avanti! *Leszek Gustowski.*



Minister Komunikacji inż. Kühn w imieniu Prezydenta Rzplitej przecina symboliczną wstęgę w czasie otwarcia M. W. K. T.

Uroczyste otwarcie
Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

(g) Punktualnie co do dnia i godziny i ściśle programowo odbył się podniosły i znamienny akt otwarcia „Komturu" w Poznaniu.

W obszernej sali dworu Huggera wobec licznie zgromadzonych przedstawicieli 30 państw zagranicznych, delegatów Rządu Polskiego, Sejmu i Senatu, w obecności min. Kühna, Matakiewicza i Boernera i kardynała Hlonda, gości reprezentujących polski świat gospodarczy, uczestników Kongresu Komunikacyjnego w Warszawie, zagaił uroczystość otwarcia prezydent m. Poznania p. Cyryl Ratajski, dziękując rządowym protektorom Wystawy za łaskawe poparcie i witając zebranych przedstawicieli Rządu, duchowieństwa, Sejmu i Senatu, prasy, organizacyj społecznych i gospodarczych, rządów zagranicznych i uczestników Międz. Kongresu Komunikacyjnego.

Drugi przemówił naczelny dyrektor M. W. K. T., prof. Ropp, przeprowadzając analizę współczesnej komunikacji i podkreślając jednocześnie coraz wyższą doskonałość jej techniki.

Trzeci mówca, przewodniczący Kongresu Komunikacyjnego, profesor Lancker stwierdził, iż Wystawa Komunikacyjna jest doskonałem uzupełnieniem obrad Kongresu, który zetknąwszy się bezpośrednio ze środkami lokomocji i transportu na M. W. K. T., będzie miał możność wysnuć właściwe wnioski w zakresie, który był tematem kongresowych dyskusyj.

Zkolei p. minister Komunikacji Kühn, zabierając głos, podkreślił przedewszystkiem doniosłe znaczenie Wystawy.

„Pan Prezydent Rzeczypospolitej — mówił p. minister — poruczył mi Swe zastępstwo w dokonaniu uroczystego otwarcia pierwszej międzynarodowej wystawy w Polsce, Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu.

Spełniając to zaszczytne zlecenie, pragnę zaznaczyć, że Rząd Rzeczypospolitej i społeczeństwo polskie w całej pełni doceniają doniosłe znaczenie tej Wystawy.

Jest ona urzeczywistnieniem wytrwałego wysiłku i umiejętnego współdziałania około 30 społeczeństw.

Z tego też punktu widzenia należy z uznaniem powitać doskonałe dzieło, życząc jemu i jego twórcom jak najlepszych wyników, któreby się stały bodźcem do pogłębienia i utrwalenia zawartej w tem dziele myśli.

W imieniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej otwieram niniejszą Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki".

Po uroczystości, jej uczestnicy udali się na tereny wystawowe, zwiedzając poszczególne pawilony. W trakcie zwiedzania wypuszczono z klatek 3 tysiące gołębi pocztowych, które poniosły wiadomość o otwarciu Wystawy.

Po zwiedzeniu terenów, uczestnicy uroczystości zasiedli do bankietu, wydanego przez Dyrekcję Wystawy, wieczorem zaś wzięli udział w raucie na Zamku, wydanym przez p. ministra Kühna. Na bankiecie zabrał głos ponownie p. minister Komunikacji, inż. Kühn, który stwierdził m. in., że sprawy komunikacyjne i ich trafne rozwiązanie nie są wyłączną domeną wiedzy technicznej. Tkwi w nich także mnóstwo żywotnych ogólno-politycznych i gospodarczych zagadnień, sięgających w głąb życia całej ludzkości. Temu zawdzięczamy niewątpliwie ruchliwą współpracę tak licznych wystawców i pokaźny dzisiejszy udział znakomitych przedstawicieli życia publicznego, rządów i szerokich kół przemysłowych i handlowych obcych państw. Polska leży na pograniczu Zachodu i Wschodu i jest pod tym względem wdzięcznym terenem dla komercjalnych i technicznych badań. Dlatego też Polska, jako odradzające się państwo, staje w dziedzinie komunikacyjnej do współzawodnictwa pracy i łączy się z innemi narodami, we wspólnym wysiłku na tem polu.

Wysoce znamienne przemówienie wygłosił również podczas bankietu prezes przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce, inż. Józef Budkiewicz.

Z okazji otwarcia Wystawy nadesłało wielu reprezentantów świata międzynarodowego na ręce Komturu telegramy gratulacyjne.

Minister włoski p. Philipp Pennavaria po wyjeździe z Poznania nadesłał w dniu 8 bm. z Gdyni na ręce p. prezydenta Ratajskiego telegram treści następującej:

„Jestem oczarowany niezapomnianem przyjęciem w waszem znakomitem mieście. Proszę przyjąć odemnie i od mojej żony wyrazy bardzo głębokiej wdzięczności".

Bułgarski minister Rolnictwa Grigor Wasileff nadesłał z Sofji telegram następujący:

„Winszuję z całego serca z okazji dokonanego dzieła, które będzie czynnikiem lepszego poznania się i zbliżenia wszystkich narodów. Proszę o zaproszenie delegatów do odwiedzenia Warny i Bułgarji. Niech żyje Poznań!"

P. minister Sokal z Genewy zadepeszował:

„Wyrażając szczery żal, że nie mogę przybyć do Poznania, proszę Pana Prezesa o przyjęcie serdecznych życzeń powodzenia dla M. W. K. T.".

Treść telegramu J. E. Biskupa Okoniewskiego z Pelplina:

„Niech Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki zbliży i zjednoczy narody i państwa, niech ujawni ich piękność i zachęci do głębszego poznania się wzajemnego".

Pan Minister Sprawiedliwości Stanisław Car nadesłał telegram treści następującej:

„Nie mogąc przybyć osobiście na uroczystość otwarcia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, składam uprzejme podziękowanie za łaskawie nadesłane zaproszenie oraz życzę najlepszych wyników tej Wystawy".

Pan dr. Stanisław Wachowiak nadesłał z Antwerpji depeszę następującą:

„Z powodu otwarcia Wystawy serdecznie życzę zupełnego powodzenia".

Prócz wymienionych wyżej telegramów do pana prezydenta Ratajskiego i Zarządu Wystawy, nadchodzą codzienne setki depesz gratulacyjnych.

Przegląd eksponatów i wystawców „Komturu"

(g) Przyzna to Wystawie nawet wróg: że wypadła ona wspaniale, że jest tak okazałą i reprezentatywną, iż zasługuje na pełne miano „międzynarodowej", w najlepszem tego słowa znaczeniu. Zwłaszcza goście zagran. są całokształtem Wystawy zachwyceni. Słyszeliśmy np. z ust pewn. Szweda otwarte przyznanie się do tego, że taka np. obecna Wystawa Sztokholmska ani w przybliżeniu nie dorównuje poznańskiej. Oddnosi się to zarówno do części komunikacyjnej, jak i turystycznej „Komturu".

W obecnej chwili chodzi nam o uwydatnienie podziału eksponatów według zasadniczych działów, dla uwydatnienia niektórych, w oko wpadających, eksponatów i firm „komunikacyjnych".

Zasadniczo podzielone są eksponaty na 9 działów, rozmieszczonych w 28 pawilonach.

Dział I. zawiera tramwajnictwo i kolejki dojazdowe, zatem tramwaje, elektrobusy, autobusy, budowę linij tramwajowych, przemysł pomocniczy, propagandę towarzystw tramwajowych, modele, wykresy, fotografje i temu podobne, co wszystko mieści się w pawilonie 1 i na wolnem polu A.

Dział II., to komunikacja ogólna, zatem: koleje normalne, wąskotorowe, akcesorja kolejowe i przemysł pomocniczy, budowa kolei, lokomotywy, wagony, chłodnictwo transportowe, kolejki polne, walce drogowe, traktory, budowa dróg, ulic i mostów, łódź podwodna, ślizgowce i łodzie motorowe, urządzenia transportowe, przenośniki przemysłowe, urządzenia pocztowo-telegraficzne. Wszystko to mieści się w pawilonach 1, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 19 i 20, poza tem na wolnem polu B, C, D i 14.

Dział III. poświęcony jest lotnictwu, zatem: zawiera w swych ramach samoloty krajowe i zagraniczne, akcesorja lotnicze, aparaty precyzyjne, budowę portów lotniczych, propagandę towarzystw lotniczych w pawilonach 9, 10, 19.

Dział IV. to porty, więc: budowa portów i urządzenia portowe, propaganda portów, oraz Towarzystwa okrętowe w pawilonach 9 i 15.

Dział V. obejmuje Salon Samochodowy. Ten dział zostanie zamknięty 21. bm., o ile Dyrekcji Wystawy nie uda się otrzymać przedłużenia od Międzynarodowego Biura Instruktoratów w Paryżu, które reguluje czas wystaw samochodowych na całym świecie. Dział ten mieści się w pawilonach 11, 12, 13, 16, 19 b i na wolnem polu D. Widzimy tam samochody osobowe, autobusy, samochody ciężarowe i specjalne, jak sanitarne, pożarnicze, handlowe, reklamowe i do czyszczenia wzgl. polewania ulic, motocykle, cyklonetki i karoserje. Poza tem widnieją w pawilonach 10 a, 12 i na wolnem polu D akcesorja samochodowe i materjały pędne.

Omijając Dział VI. poświęcony turystyce, Dział VIII. poświęcony geografji i Dział IX., odnoszący się do Związków Międzynarodowych — mamy interesujący nas w obecnej chwili Dział VII., to jest elektrotechnika w pawilonie 21. Mamy tam silniki trakcyjne, instalacje do oświetlenia, akumulatory, aparaty telegraficzne i telefoniczne, radjo, urządzenia prądów stałych itd.

Nie tu miejsce przedstawiać szczegółowo eksponat po eksponacie i dokładnie pawilon po pawilonie, na co będzie jeszcze czas w czterech naszych następnych numerach „Rynku Metalowego". Obecnie chcielibyśmy zwrócić uwagę na niektórych wystawców, wzgl. na stoiska i eksponaty niektórych firm, które w pierwszej chwili utrwaliły się w naszej pamięci.

W pawilonie 1 ciężkiego przemysłu widzimy wspaniałe eksponaty Zjednoczonych Fabryk Maszyn i Samochodów *„Oświęcim"*, która wystawia traktory, beczkowozy samochodowe i walce drogowe. Widzimy tu również stoisko Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce — *Chrzanów*, która wystawia modele lokomotyw i diapozytywy, wykresy i części do parowozów. Towarzystwo Fabryki Motorów *„Perkun"* wystawia w pawilonie 1 motor ropowy typu morskiego, kompresowo-sprężynowy z motorem 6 HP., przewoźny. *Żbikowskie* Zakłady Stalowe „Hossyb" z Warszawy wystawiają stal narzędziową, kute części stalowe i pilniki.

Bardzo imponującem jest stoisko *S. K. F.*, szwedzkie łożyska kulkowe, wystawiające maźnice osiowe, doprowadzone do ostatecznej doskonałości. Towarz. Przem. Zakładów Mechanicznych *Lilpop, Rau i Lövenstein* - Warszawa wystawiają model tramwajowy, okucia mosiężne i chromowane, mechanizmy i stolarkę, dział odlewów itd. *Tow. Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza* z Warszawy wystawiają rury parowozowe, rury precyzyjne do wyrobów rowerów, aeroplanów, wężownice z rur wszelkiego rodzaju, słupy rurowe do tramwai, blachy stalowe i żelazne, beczki do płynów, żelazo handlowe wszelkich fasonów, żerdzie wiertnicze, lemiesze, odlewy stalowe z elektrostali.

Pawilon 10 zainteresuje niejednego takiemi eksponatami jak: Przetwórnia Kauczukowa *„Vulcanit"* z Warszawy, która zadziwia różnorodnością i doskonałością swych przetworów lub firmy *E. Plage i T. Laśkiewicz*, wykazująca w swych zakładach mechanicznych w Lublinie wysoki poziom produkcyjny.

Pawilon 10a zasługuje na szczególną uwagę przemysłu, zwłaszcza w stoisku *Państw. Monopolu Spirytusowego*, gdzie widzimy wykresy, ilustrujące znaczenie mieszanek sporytusowo-benzynowych do napędów motoru oraz ich zalety. Jest tam też pokaz motoru samochodowego, napędzanego mieszanką benzynowo-spirytusową. Poza tem jest tam model aparatu obezwładniającego alkohol.

W pawilonie 11 zwraca uwagę szereg wspaniałych eksponatów tego rodzaju jak *„Auto-Koncern"*, który wystawia samochody Chrysler, lub wytwory firmy *„Fiat"*, która wystawia wspaniałe auta osobowe i ciężarowe, lub *„Mercedes-Benz"*, która prócz samochodów osobowych wystawia modele ciężarowe omnibusy i wozy komunalne i ciężarowe. *Polskie Tow. „Citroen"* wystawia samochody osobowe i ciężarowe, a *Gebr. Reichstein Brennabor-Werke* wystawiają limuzyny, gabriolety, motory i rowery.

Wiele ciekawych eksponatów rzuca się w oko w pawilonie 12. *„Polmin"*, Państw. Fabryka Olejów Mineralnych, wystawia produkty naftowe, naftę, benzynę, olej gazowy, oleje i smary, przystosowane do wymagań współczesnej techniki, parafinę i asfalt. Firma *„Lech"*, Pierwsza Fabryka Motocykli w Polsce z Opalenicy wystawia swe krajowe wyroby. Firma *„Motor"* — Motocykle, reprezentuje marki New-Hudson, Zundnapp i inne. Firma *„India"* wystawia amerykańskie opony i dętki samochodowe. *Krupka Leonard* z Warszawy wystawia przybory do samochodów. Polskie Tow. Samochodowe *„Saint-Didier"* wystawia akcesorja samochodowe, amortyzatory „Houdaille", hamulce „Westinghouse", świece „Ponsot", lewary „Blechhawk", projektory, motocykle marki „Guome & Rhone". Zakłady Mech. *„Ursus"* wystawiają urządzenia oświetleniowe na samochodach, amperomierze i inne.

W pawilonie 13 zwracają uwagę *„Automobilwerke H. Büsing"*, które wystawiają samochody osobowe i autobusy ciężarowe. Firma *Henschel*-Kassel wystawia modele i podwozia ich typu z hydraulicznem 3-stronnem urządzeniem wywrotowem. Firma *Vogtländische Maschinenfabrik* wystawia samochody ciężarowe i miejskie środki lokomocji.

Wolne pole 14a zajmują parowozy i tabor kolejowy firmy *Cegielski, Huta Królewska, Laura, Lilpop, Pierwszej Fabryki Lokomotyw, Zakładów Ostrowieckich*, i *Warszawskiej Spółki Parowozów.*

W pawilonie 15 zwraca szczególną uwagę *„Patria"*, fabryka rowerów i części ze Stęszewa, która wystawia obręcze i błotniki rowerowe, zaś *Państwowa Wytw. Uzbrojenia w Warszawie* wystawia tam rowery, narzędzia, uchwyty, sprawdziany, gwintowniki szlifowane i kłódki automatyczne „Panaut".

Pawilon 16, mieszczący samochody i rowery, przedstawia tego rodzaju firmy, jak *„Brzeski-Auto"*, reprezentujące samochody „Fiat", „Minerva", *„Dakla-Automobile"*, *„Komna-Automobile"*, *Polski Peugeot, „Polmotor"*, firmę *J. Zagórski* (samochody osobowe i ciężarowe, traktory rolnicze i przemysłowe) i inne. Na wolnych polach D i E widzimy wspaniałe eksponaty *Huty Królewskiej, Huty Laura, Zieleniewskiego.* Na polu B bardzo ciekawe eksponaty firmy *Hoehne Walter, Gdańsk*, wystawiającej kolejki polne, przemysłowe, kolejki dla transportów itd.

Wszystko powyższe jest tylko przelotnym rzutem oka na wielkie bogactwo wystawców i eksponatów, zasługujących każdy zosobna na wyszczególnienie.

Światowy Syndykat Rur odnowiony na lat 10

W dniach 25 i 26 ub. m. obradowali w Düsseldorfie przedstawiciele przemysłu rur w sprawie zawarcia nowej umowy. Konferencje te doprowadziły do pomyślnego rezultatu, do przedłużenia umowy syndykackiej na 10 lat. Jest to fakt o dużem znaczeniu dla światowego przemysłu ciężkiego. Do Syndykatu weszły wszystkie kraje, produkujące rury stalowe, z wyjątkiem rur specjalnych. Na konferencji tej były reprezentowane państwa: Francja, Belgja, Niemcy, Czechosłowacja, Polska i Węgry. Z ramienia Polskiego Syndykatu Rur w obradach uczestniczyli pp. dyr. Haase i dyr. Różycki.

Uprzednio nastąpiło zawarcie światowego porozumienia na trzy lata między syndykatami rur krajów: Ameryki Północnej, Kanady, Anglji, Szwecji i Polski. Porozumienie to razem z zawarciem umowy syndykackiej krajów europejskich na lat dziesięć należycie normuje wysokość produkcji rur i podział rynków zbytu między poszczególne kraje, a więc kładzie mocne podwaliny organizacyjne dla przyszłej działalności tego działu produkcji.

Jeśli chodzi o Polski Syndykat Rur, to podnieść należy, że do Syndykatu tego wstąpiły *Zakłady Modrzejowskie*, które dotychczas stały poza Syndykatem. Polski Syndykat Rur obejmuje więc już obecnie całą naszą produkcję. W skład jego wchodzą: T-wo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza, Zjednoczone Huty Królewska i Laura, hr. Renard, Huta Bismarcka, oraz Zakłady Modrzejowskie.

Zebranie żelaźniaków Pomorza

W sobotę, dnia 5 lipca br. o godz. 17-ej odbyło się w Grudziądzu zebranie Sekcji Żelaźniaków przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Po zagajeniu zebrania przez przewodniczącego Sekcji, p. Franciszka Balcerskiego z Wąbrzeźna, dyrektor Związku, p. Jerzy Radojewski, wygłosił referat „O specjalnym programie gospodarczym dla Pomorza".

Dalszy porządek obrad obejmował takie aktualne zagadnienia branży żelaźnianej, jak: sprawa dostaw żelaza przez huty, sprawa cen cementu, szpadli, wyrobów emaljowanych itp. Sprawy te fachowo zreferował przewodniczący Sekcji p. Balcerski i po ożywionej dyskusji, w której wzięli duział pp. radca Br. Murawski z Grudziądza, Kowalski z Grudziądza, Lutobarski z Grudziądza, Ewertowski z Nowego Miasta, prokurent firmy „Bałtyk" z Gdyni i dyr. Radojewski, uchwalono:

1. Wspólnie ze Stowarzyszeniem Kupców Handlujących Żelazem i Dźwigarami w Poznaniu zwrócić się do hut, aby dostawy uskuteczniano bez dopłaty przy dostawach żelaza określonych gatunków w ilościach 250 kg., 500 kg., 1000 kg., 2000 kg.

2. Zażądać od Stowarzyszenia Kupców Handlujących Żelazem i Dźwigarami w Poznaniu nadesłania wykazu żelaźniaków Pomorza, ze wskazaniem do jakiej kategorji zostali zaliczeni.

3. W sprawie wygórowanych cen cementu, wapna i innych artykułów — interwenjować u miarodajnych czynników. Opracowanie projektu interwencji powierzono p. radcy Murawskiemu.

Punkt porządku dziennego na temat dostaw rządowych i społecznych, dokonywanych przez kapitał zagraniczny, z powodu nieobecności głównego referenta, p. Rochonia z Chełmży, a także uzupełniający wybór przewodnictwa Sekcji, z powodu braku quorum, odłożono do następnego zebrania.

Na zakończenie p. dyrektor Radojewski wręczył obecnym cyrkularze i ilustracje zakładów metalowych „Glin" w Krakowie, produkujących odlewy surowe w piasku i kokilach z aluminjum hutniczego, dla przemysłu: samolotowego, samochodowego, kolejowego, żeglarskiego, elektrotechnicznego, chemicznego, spożywczego, tekstylnego, budowlanego, górniczego, gumowego, dentystyczengo, zabawkowego, szczotkarskiego etc., które to wyroby zahamują import z zagranicy.

Wystawa Prób i Wzorów Przemysłu Polskiego w Charbinie

Udział Polski w ogólnym, stale wzrastającym imporcie do Mandżurji, jest stosunkowo nieznaczny, aczkolwiek możliwości w tym kierunku są bardzo poważne. Licząc się z temi możliwościami, Delegacja R. P. w Charbinie wspólnie z przedstawicielami przemysłu i handlu polskiego w Charbinie i P. I. E. powzięła plan zorganizowania *Wystawy Prób i Wzorów Przemysłu Polskiego w Charbinie.*

Komitet Organizacyjny Wystawy, powołany przez Delegata R. P. Konstantego Symonolewicza, który osobiście w czasie pobytu w Polsce omawiał tę sprawę z organizacjami gospodarczemi, zwraca się z apelem i prośbą do Izb Przemysłowo-Handlowych, organizacyj gospodarczych, związków branżowych i prasy o pomoc w spopularyzowaniu Wystawy w najszerszych kołach przemysłowych i handlowych w Polsce.

Wystawa odbędzie się w czasie od 15 listopada do 1 stycznia pod protektoratem Pana Delegata R. P.

Ze względu na specyficzne właściwości rynku chińskiego koniecznem jest, aby Wystawa miała na celu nietylko bezpośrednie, natychmiastowe korzyści dla eksportu polskiego, w postaci konkretnych transakcyj, zawartych w czasie jej trwania, lecz równocześnie — ogólny charakter propagandowy, gdyż dla zdobycia zaufania klienteli chińskiej koniecznem jest wytworzenie przeświadczenia o wszechstronnym rozwoju i wysokim poziomie całego przemysłu polskiego.

Komitet Organizacyjny uważa za wysoce pożądany udział w Wystawie, zarówno firm przygotowanych do eksportu na Daleki Wschód i mających już nawet w tym kierunku doświadczenie, jak również firm, które dotychczas rynku tutejszego nie znają, których wyroby ze względu na chwilową konjunkturę światową byłyby na rynku chińskim niekonkurencyjne. Komitet Organizacyjny Wystawy stwierdza, że niemniej ważnem od przedstawienia tutejszemu rynkowi importowemu artykułów nadających się do natychmiastowego eksportu z Polski do Chin, byłoby pokazanie klientowi chińskiemu jak najszerszej skali ogólnej produkcji polskiej.

Delegacja R. P. pokrywa wszelkie koszty związane z urządzeniem Wystawy i jej reklamą w Charbinie; w ten sposób wystawcy polscy poniosą jedynie koszty przesyłki eksponatów, które, biorąc pod uwagę charakter Wystawy, jako wystawy prób i wzorów są bardzo nieznaczne.

Termin otwarcia Wystawy oznaczony przez Komitet Organizacyjny na dzień 15 listopada, ze względów lokalnych nie może ulec zwłoce, natychmiastowa więc decyzja zainteresowanych producentów i kupców, co do wzięcia udziału w Wystawie i rychłe wysłanie eksponatów jest bardzo pożądane.

Komitet Organizacyjny, dysponując odpowiednim lokalem na wystawę we własnym gmachu Stow. „Gospoda Polska", nie ogranicza zupełnie wielkości i ilości nadesłanych eksponatów, muszą one dawać jedynie dokładne pojęcia o danym fabrykacie i muszą być zaopatrzone we wszystkie wiadomości potrzebne do udzielenia informacyj chińskim i zagranicznym klientom, uprasza się przeto PP. Wystawców o nadesłanie szczegółowych danych o eksponatach.

Transportem zbiorowym eksponatów zajmuje się firma „Polski Lloyd", eksponaty muszą być dostarczone tej firmie najpóźniej do dnia 1 sierpnia b. r. Próbki i wzory, które można ze względu na ich wymiary i wagę przesłać w poleconych przesyłkach do 500 gram., jako wzory bez wartości, mogą być wysyłane „Via Siberia" najpóźniej do *dnia 15 października b. r.* Druki, materjały reklamowe, ulotki i fotografje, cenniki, katalogi, rysunki i mapy, mogą być wysłane jako druki polecone, w przesyłkach do 2 kg. „via Siberia", lecz niepóźniej jak do dnia 15 października br. Pożądanem jest wcześniejsze nadesłanie materjałów dla zapoznania się Komitetu Organizacyjnego z ich treścią. Eksponaty, które ze względu na ich wagę i wymiar nadają się do przesyłki w paczkach pocztowych do wagi 10 kg., muszą być wysłane najpóźniej do dnia 15 sierpnia br.

Wszelkie eksponaty powinny być adresowane: Polish Delegation Harbin-China, Gluhaya street 24.

Korespondencja i druki powinny być adresowane: Polish Exhibition Harbin-China, Gluhaya street 24.

Wszelkich informacyj udziela P. I. E. w Warszawie, oraz Towarzystwo Polsko-Chińskie w Warszawie, Miodowa 7.

A. ZWIERZCHOWSKI i S-ka

BIURO:
POZNAŃ, PODGÓRNA 10a
Adres telegr.: „Linodrut" - Telefon nr. 4007

FABRYKA w CZERWONAKU

Poleca własne wyroby ze staranną obsługą:

LINY konopne, wszelkie wyroby powroźnicze.
SZNURY, szpagaty, siecie do ryb, siecie do gry i sportów.
LINY druciane, żelazne i stalowe, specjalnie liny do pługów parowych, liny miedziane do gromochronów i inne.
DRUTY żelazne cienkie do 0,1 mm, druty kolczaste. 8758 t
SIATKI czworokątne surowe i ocynkowane.
SIATKI sześćkątne w ogniu ocynkowane.
TKANINY metalowe surowe, lakierowane, ocynkowane, miedziane, mosiężne i t. p 8120

„WIEPOFANA"

Wielkopolska Odlewnia

Fabryka Narzędzi i Maszyn
Towarzystwo Akcyjne
Poznań - ul. Dąbrowskiego 81. - Tel. 61-56

Tokarki precyzyjne szybkobieżne:
a) wzniesienie kłów 180/300 mm, przy rozstawieniu: 1000, 1500, 2000 i 2500 mm, model TN 180,
b) wzniesienie kłów 180/200 mm, łoża pryzmatyczne, jednokołowy napęd, rozstawienie 1000 i 1500 mm, model TJ 180,

Tokarki typu ciężkiego
wzniesienie kłów 325/750 mm, przy rozstawieniu 1500 i 2500 mm, łoża pryzmatyczne, model T 325.

Wiertarki 8299a
słupkowe do otworów 15 mm ∅
i stołowe do otworów 8 mm ∅

Szlifierki
słupkowe i stołowe do tarcz 200 mm.

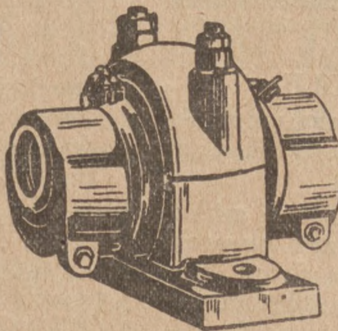
WYTWÓRNIA PĘDNI, MASZYN I ODLEWNIA ŻELIWA

KRAWCZYK i S-ka

W ZAWIERCIU

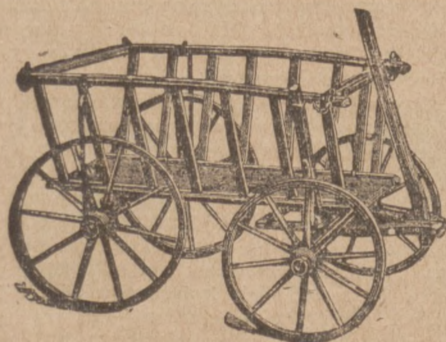
Własne biuro w Warszawie
ul. Krucza 16, tel. 105-17

PRZEDSTAWICIELSTWA
we wszystkich większych miastach Rzeczypospolitej



SPECJALNOŚĆ: 7708

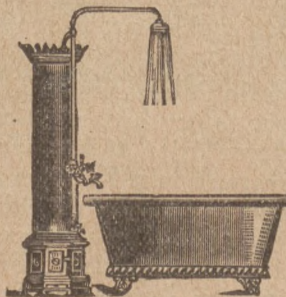
Pędnie, odlewy maszynowe i budowlane
SPRZĘGŁA CIERNE HILLA
Całkowite urządzenia do przenoszenia materjałów: przenośniki (transportery) podnośniki (elewatory) i t. d.
OKNA ŻELAZNE



Fabryka
wyrabiająca
wózki ręczno-gospodarskie, drabinkowe i skrzynkowe
w wszelkich wielkościach poleca najkorzystniej

Fabryka Wózków B. Osiński
6147 **Krobia, pow. Gostyń** 8450

A. STANEK



specjalna fabryka pieców i wanien kąpielowych wszelk. rodzaju.
8755
Poznań
ul. Małe Garbary 7 a.
Telef. 33-50, Zał. w r. 1902

9018w Przy zapotrzebowaniu proszę zażądać oferty.

Uznanie dla fabryki Cegielskiego

Niedawno zakłady H. Cegielski w Poznaniu gościły przedstawicieli rządu polskiego i delegatów państw obcych. O godz. 9.30 rano przybyli do fabryki pp.: poseł bułgarski Robef i generalny dyrektor kolei bułgarskich i portów p. Boszkow. Wizyta ta pozostała w ścisłym związku z przejętą przez firmę H. Cegielski dostawą 12 parowozów dla rządu bułgarskiego. Goście po zwiedzeniu fabryki wyrazili podziw dla nowoczesnych urządzeń technicznych, podkreślając szczególnie świetną organizację pracy. Oprowadzał ich i informował p. dyr. Kręglewski.

O godz. 11.40 przybyli do zakładów członkowie Międzynarodowego Kongresu Przedsiębiorstw Komunikacyjno-Turystycznych w liczbie przeszło 40. Wycieczkę tę prowadził wiceprezes Związku p. Tomet. Goście zwiedzili szczegółowo wszystkie oddziały fabryki, przyglądając się specjalnie z wielkiem zainteresowaniem najrozmaitszym konstrukcjom itd. Ciekawemi informacjami służył wycieczce p. dyr. Suchowiak. O godz. 12 przybył do fabryki min. Kühn, witany przez prezesa Rady Głównej, p. Samulskiego, komisarzy rządowych pp. Cholewińskiego, Słomczyńskiego oraz p. inż. Kręglewskiego. P. minister w otoczeniu swej świty zwiedził urządzenia zakładów, dłuższą chwilę zatrzymując się w montowni parowozowej. Specjalnie przyglądał się ciekawemu montowaniu olbrzymiej lokomotywy: 120-tonowy dźwig wkładał właśnie na koła wielki parowóz.

Po obejrzeniu szkoły uczniów, znajdującej się obok zakładu, udano się na śniadanie w sali szkolnej na cześć dostojnych gości. Pierwszy przemówił p. prezes Samulski, charakteryzując świetny rozwój fabryki i wnosząc na zakończenie toast na cześć gości. W odpowiedzi zabrał głos p. Tomet, który oświadczył m. in. co następuje: „W tej pracy, jaką widzieliśmy podczas swego pobytu w Polsce oraz w tym świetnym rozwoju zakładów fabryki H. Cegielskiego, co stanowi typową lustrację ewolucji polskiego przemysłu — widzimy wielką przyszłość dla Polski i jej ekspansji na rynkach zagranicznych".



TELEGRAM CZESKIEGO MIN. HANDLU.

Czeskosłowacki min. handlu, dr. Matousek nadesłał z Karlovych Varów do Dyrekcji M. W. K. T. w Poznaniu następujący telegram:

„Nie mogąc z powodu choroby i zaleconej mi kuracji osobiście wziąć udziału w uroczystem otwarciu Waszej pięknej wystawy, przesyłam tą drogą najszczersze życzenia pełnego sukcesu i powodzenia. Jestem przekonany, że wystawa ta przyczyni się do dalszego wzmocnienia przyjacielskich i gospodarczych stosunków pomiędzy naszemi bratniemi narodami".

ZAGRANICZNI GOŚCIE.

W końcu bm. mają przybyć do Poznania celem zwiedzenia M. W. K. T. czeskosłowaccy ministrowie: Kolei — Mlcoch, Poczt — dr. Franke i prawdopodobnie Min. Przem. i Handlu dr. Matousek.

W dniu 15 bm. przybywa do Polski rumuński minister Komunikacji Manoilescu, który będzie gościem rządu polskiego. Min. Manoilescu dzień 15 bm. spędzi w Warszawie, wieczorem zaś wraz z min. Kühnem wyjedzie do Poznania na wystawę, a stamtąd do Gdyni. Prócz p. min. Manoilescu zapowiedzieli swój przyjazd ministrowie Robót Publicznych i Lotnictwa Francji, oraz ministrowie Komunikacji Łotwy, Estonji i Belgji.

WYCIECZKA DZIENNIKARZY NIEMIECKICH Z WROCŁAWIA.

Na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu zapowiedziano długi szereg wycieczek krajowych i zagranicznych.

W czwartek 10-go bm. w południe przybyła do Poznania samochodami wycieczka dziennikarzy niemieckich z Wrocławia w liczbie 5-ciu osób. Dziennikarze górnośląscy przybyli pod osobistem kierownictwem konsula R. P. w Wrocławiu, p. Wdziękońskiego.

OCHRONA WYNALAZKÓW, WZORÓW I ZNAKÓW TOWAROWYCH NA M. W. K. T.

W nr. 45 „Dziennika Ustaw" z r. b. pod poz. 385 zostało ogłoszone rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 6 czerwca 1930 r. o przyznaniu Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki, mającej się odbyć w Poznaniu w czasie od 6 lipca do 10 sierpnia 1930 r. włącznie, ulg w sprawie ochrony wynalazków, wzorów i znaków towarowych — następującej treści:

Par. 1. Publikacja albo jawne stosowanie wynalazku lub wzoru, wystawionych na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu nie będzie przeszkodą do uzyskania patentu, lub zarejestrowania wzoru, o ile nastąpiły po wystawieniu, zgłoszenie zaś wynalazku lub wzoru w Urzędzie Patentowym Rzeczypospolitej Polskiej nastąpiło przed upływem sześciu miesięcy od daty wystawienia. Pod temi samemi warunkami nie będzie przeszkodą do uzyskania patentu lub zarejestrowania wzoru ani samo wystawienie wynalazku lub wzoru na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, ani inne zgłoszenie, dokonane w Urzędzie Patentowym Rzeczypospolitej Polskiej po dacie wystawienia.

Par. 2. Zgłoszenie w Urzędzie Patentowym Rzeczypospolitej Polskiej znaku towarowego, umieszczonego przedtem na towarze, wystawionym na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu będzie korzystało z prawa pierwszeństwa przez sześciomiesięczny okres czasu, rozpoczynający się od daty wystawienia.

Par. 3. Do zgłoszenia wynalazku lub wzoru, wniesionego do Urzędu Patentowego Rzeczypospolitej Polskiej z powołaniem się na ulgi, określone w par. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia, winno być dołączone zaświadczenie Dyrekcji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, stwierdzające przedmiot i datę wystawienia, do zgłoszenia zaś znaku towarowego — zaświadczenie tejże Dyrekcji, stwierdzające, że dany znak umieszczony był na towarze, wystawionym na wymienionej Wystawie, tudzież osobę wystawcy, przedsiębiorstwo, rodzaj towaru oraz datę wystawienia.

Par. 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Wiadomości bieżące

W FABRYKACH GWOŹDZI I DRUTU SYTUACJA STALE SIĘ POGARSZA.

Lata 1929 i 1930 zaznaczyły się w produkcji gwoździ i drutu stałem pogarszaniem się konjunktury. Niezwykle słaby ruch budowlany, kryzys rolniczy, oraz ograniczenie zamówień rządowych musiały się odbić dotkliwie na wynikach, tak co do rozmiarów zbytu, jak i osiągniętych cen. Zbyt fabryk, zrzeszonych w Centralnem Biurze Fabryk Gwoździ i Drutu, zmniejszył się w roku 1929 o 16 proc. w stosunku do roku poprzedniego, ceny zaś wykazały w tymże okresie spadek o blisko 5 proc. Zdolność produkcyjna fabryk wykorzystana była zaledwie w 40 procent. Wzrósł również nacisk konkurencji zagranicznej.

Z MIĘDZYNARODOWEGO KARTELU STALI.

Odbyło się w Londynie zebranie Komitetu Dyrekcyjnego Międzynarodowego Kartelu Stali, poświęcone sprawie wzajemnego stosunku Kartelu i angielskich hurtowników żelaza, a dotyczące zbytu na rynku angielskim żelaza kształtowego, sztabowego, bednarki i blach.

Obrady doprowadziły do zawarcia z angielskimi hurtownikami układu, na mocy którego hurtownicy angielscy zobowiązali się do zakupywania na kontynencie żelaza kształtowego, sztabowego, bednarki i blachy jedynie za pośrednictwem Biur Sprzedaży Międzynarodowego Kartelu Stali. Wzamian za to przyrzeczenie uzyskali oni specjalną bonifikatę na cenie wedle następującej specyfikacji:

Hurtownicy kategorji A (kategorja A obejmuje 15 największych firm handlu żelazem) uzyskują bonifikatę na cenie w wysokości 2 szylingów za tonę ang. (1016 kg.).

Hurtownicy kategorji B uzyskują bonifikatę na cenie w wysokości 1 szylinga za tonę ang. (1016 kg.).

W związku z londyńskiem zebraniem Komitetu Dyrekcyjnego Kartelu rozeszła się pogłoska o mających jakoby nastąpić rokowaniach pomiędzy angielskimi producentami stali a Międzynarodowym Kartelem Stali w sprawie przystąpienia Anglji do Kartelu. Wiadomość tę należy jednak traktować z rezerwą.

Położenie Międzynarodowego Kartelu Stali jest w chwili obecnej szczególnie słabe, a zarówno kwestja cen, jak i ograniczenie kwoty produkcyjnej członków Kartelu, nie stanowią momentów atrakcyjnych dla tej organizacji.

Wspominając o cenach, należy zaznaczyć, że niemieccy producenci stali, wobec trudności rynkowych, obniżyli cenę stali o 3 marki na tonie, redukując jednocześnie zarobki robotników. („Przem. Met.")

ZNIŻKA CEN MIEDZI.

Już zgórą rok trwające wahania na międzynarodowym rynku miedzi wywołane są z jednej strony poważnemi zapasami tego metalu, z drugiej zaś strony niezbyt umiejętną polityką Międzynarodowego Kartelu Miedzi, który nie zdołał, niestety, zapanować nad sytuacją rynkową. To też ceny miedzi kształtują się bardzo niejednolicie i wykazują częstokroć bardzo poważne odchylenia od poziomu wyznaczonego przez Kartel.

I tak, gdy 12 maja rb. Copper Export Incorporated (tak brzmi nazwa Kartelu), podniósł cenę miedzi, wolny rynek odpowiedział na tę zwyżkę ostrą zniżką ceny tego metalu. Na rynku zapanował chaos, który zakończył się dopiero przed kilku dniami, gdy na oficjalnem posiedzeniu Kartelu obniżono cenę miedzi do fob 12,75 centów, a cif do 13 centów.

Narazie na rynku jest spokój, ale sytuacja jest tego rodzaju, że bynajmniej nie należy przypuszczać, aby została ustabilizowana.

NIEMIECKA STAL NA RYNKU ANGIELSKIM.

Na londyńskim rynku stali pojawiła się stal niemiecka po cenie dotąd nienotowanej, a mianowicie po 4 szylingi za tonę, podczas gdy najniższą ceną było dotychczas 5 szylingów. W związku z tem „Financial News" zapytuje czy powodem tej depresji na rynku stali nie jest szybko rosnąca produkcja, pozostawiająca daleko w tyle konsumcję. Tak więc w r. 1928 światowa produkcja stali wyniosła 74 milj. ton, a już w roku 1929 — 100 milj. ton, natomiast konsumcja wzrosła w niewielkim tylko stopniu.

KONFERENCJA PRODUCENTÓW CYNKU.

Europejscy producenci cynku zbiorą się dnia 15 lipca w Ostendzie na nową konferencję. W konferencji weźmie udział także i Ameryka. Mówią o zamiarze ograniczenia produkcji cynku o 25 proc.

Z ŚRODKOWO-EUROPEJSKIEGO KARTELU STALOWEGO.

Środkowo-Europejski Kartel Stalowy dokonał nowego podziału rynków bałkańskich z ważnością od 1 października 1931 r. Nowa, zawarta między hutami austrjackiemi, węgierskiemi i czeskosłowackiemi, umowa wprowadza w życie zasadę, iż w przyszłości dostawy uskuteczniane będą z hut najdogodniej pod względem taryfowo-przewozowym położonych. Syndykat czeskosłowacki otrzymuje wyłączność sprzedaży na rynku rumuńskim, huty austrjackie i węgierskie podzieliły między siebie obszar jugosłowiański, w którym zainteresowany jest również eksport polski.

ORGANIZACJA SPRZEDAŻY RUR IZOLACYJNYCH.

W związku z organizacją Syndykatu Rur Izolacyjnych z Centralnem Biurem Sprzedaży na czele, 4 fabryki, wchodzące w skład tego Syndykatu, które pokrywały dotąd głównie zapotrzebowanie rynku wewnętrznego, obecnie noszą się również z zamiarem wzmożenia wywozu swych wyrobów zagranicę. Transakcje sprzedaży polskich fabryk rur izolacyjnych dokonywane są za pośrednictwem Centralnego Biura Sprzedaży, które rozdziela je między członków Syndykatu według specjalnego klucza.

KONCENTRACJA W PRODUKCJI WYROBÓW LANYCH.

W dziedzinie ważnych poczynań w organizacji produkcji wyrobów lanych zaliczyć należy zorganizowanie Syndykatu Odlewni. Powstała ostatnio Centrala Handlowa Odlewni obejmuje rejestrację handlu rur kanalizacyjnych, sanitaryj, garnków, odlewów kuchennych, okuć piecowych itp., obejmująca około 90 proc. całej produkcji odlewni handlowych. Ogólna wartość produkcji odlewni handlowych wynosi około 100 milj. zł rocznie. Poza ukróceniem niezdrowej konkurencji odlewni, Syndykat ma na celu rozszerzenie eksportu, jak również podniesienie gatunku odlewów. W związku z możliwościami eksportowemi została w łonie Centrali Handlowej Odlewni Żelaza powołana do życia specjalna komisja, która opracowała wspólne zasady organizacji eksportu odlewów żeliwnych w porozumieniu ze Związkiem Eksportowym Przemysłu Metalowego Przetwórczego. Członkowie Centrali Handlowej Odlewin Żeliwa postanowili opodatkować się w stosunku 1 proc. wartości produkcji na rzecz propagandy eksportu odlewów zagranicę.

CŁO ULGOWE PRZY PRZYWOZIE DRUTU STALOWEGO I BLACHY.

Według rozporządzenia w Dz. Ust. Nr. 48 z dn. 30 czerwca następujące towary płacą cło ulgowe w proc. cła normalnego za pozwoleniem Min. Skarbu: Drut stalowy hartowany do wyrobu szczotek 30 proc. Drut hartowany korytkowy do wyrobu mechanizmów parasolowych 20 proc. Bednarka blacha na zimno walcowana o grubości 0.15 mm. do 0.17 mm. do wyrobu kółek do obuwia 30 proc. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od 1 lipca do 31 grudnia 1930 r. włącznie.

SOWIETY NA DRODZE OTWARTEJ INFLACJI PIENIĘŻNEJ.

W następstwie fatalnej sytuacji skarbowej Sowietów, zmuszony był Rosyjski Bank Państw. wejść otwarcie na drogę inflacji, t. j. drukowania banknotów bez pokrycia. W ciągu pierwszych czterech miesięcy br. ilość banknotów czerwońcowych zwiększyła się o 145 milj. funtów szter., t. zn. blisko o 7 miljardów zł. Rosja jest dziś jedynem państwem na świecie, uprawiającem gospodarkę pieniężną inflacyjną.

Niezależnie od kursu czerwońca, który systematycznie spada, mimo wszelkie wysiłki rządu sowieckiego, inflacja pieniądza spowodowała na rynku wewnętrznym gwałtowną drożyznę. Najlepiej ilustruje ten fakt indeks drożyźniany, który w czasie od Nowego Roku pod koniec kwietnia wzrósł z 89.9 na 180, czyli okrągło o 100 proc. Oznacza to, że w ciągu 4 miesięcy ceny w Rosji podwoiły się.

Z Moskwy donoszą ponadto, że dowóz mięsa do Moskwy ustał zupełnie. Moskwa jest dziś największem w świecie miastem jarosów.

970 STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W CIĄGU PIERWSZEGO PÓŁROCZA R. B.

Według dokonanych już obliczeń, w pierwszem półroczu br. weszło do portu gdyńskiego 970 statków. W roku ubiegłym notują tylko 607, czyli, że wzrost tegoroczny sięga przeszło 50 procent. Towarów przywieziono 202 tys. ton, wywieziono 1406 ton. Ogólny obrót towarowy wynosił w pierwszem półroczu b. r. 1608 tys. ton, wobec 1188 tys. ton w tym samym czasie roku ub.

WALKA O CŁO OCHRONNE W ANGLJI.

„Daily Herald" donosi, że sensacyjne oświadczenie bankierów, żądające ochrony celnej, zostało podane przez prasę, należącą do lorda Beaverbrocka, w skrócie, który stawia to oświadczenie w zupełnie innem świetle.

Oświadczenie to nie przedstawia opinji większości finansistów angielskich.

Trzech finansistów było zaskoczonych faktem, że ich podpisy znalazły się pod tą deklaracją, kilku dało potem wyjaśnienia, osłabiające wrażenie pierwotne.

Snowden, zapytany w tej sprawie, oświadczył, że jeszcze 14 maja tego roku 300 najznaczniejszych bankierów potwierdziło jego zdanie, że cła ochronne nie uleczą przemysłu angielskiego.

SPRAWY PODATKOWE

UDZIELANIE PŁATNIKOM PODATKU PRZEMYSŁOWEGO INFORMACYJ O PODSTAWACH WYMIAROWYCH.

Ustawa o państwowym podatku przemysłowym nie zawiera postanowienia, nakładającego na władze wymiarowe obowiązku komunikowania płatnikom tego podatku podstaw, na których te władze oparły wymiar podatku. Ponieważ władze ustalają często wymiar w odniesieniu do płatników, nieprowadzących prawidłowych ksiąg handlowych, względnie w odniesieniu do takich, których księgi handlowe zostały zakwestjonowane, tylko na podstawie zebranych przez siebie materjałów informacyjnych, a materjały te zawierają nieraz mylne dane — jest dla płatnika ważnem, by mógł otrzymać wiadomość, na jakich podstawach wymiar jest oparty. Tylko w takim wypadku bowiem może on skutecznie bronić się w odwołaniach. Uznając powyższą potrzebę, Ministerstwo Skarbu zarządziło, by władze wymiarowe pierwszej instancji udzielały takich wyjaśnień na ustne zgłoszenia.

NALEŻY UMOTYWOWAĆ ODRZUCENIE REKURSU CO DO WYMIARU PODATKOWEGO.

Mimo, że ustawa o podatku przemysłowym wyraźnie nie nakłada na komisje odwoławcze obowiązku umotywowania wydanych naskutek rekursu decyzyj, Najwyższy Trybunał Administracyjny uznał, iż według art. 88 i nast. ustawy, Komisja Odwoławcza powinna się w uzasadnieniu swego orzeczenia zapoznać z konkretnemi zarzutami płatnika.

Pozostawienie bowiem płatnika w nieświadomości motywów Komisji Odwoławczej uniemożliwią mu rozwinięcie należytej obrony przed Najwyższym Trybunałem Administracyjnym.

WPŁYW IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH NA USTALENIE NORM PRZECIĘTNEJ ZYSKOWNOŚCI.

Przewidziana reforma przestarzałego schematu.

Ustalenie dochodów przedsiębiorstw, nieprowadzących ksiąg handlowych, napotyka z natury rzeczy na wielkie trudności.

Pragnąc sprawę tę ułatwić i możliwie uprościć procedurę wymiarową, przedstawiły swego czasu sfery gospodarcze projekt ustalenia t. zn. norm przeciętnej dochodowości, t. j. ustalenia takich stawek, któreby odzwierciedlały stopień zarobkowości w stosunku do dokonanego wzgl. ustalonego przez władzę wymiarową obrotu handlowego. Rzecz naturalna, że takie szablonowe normy nigdy nie mogą dać zupełnej gwarancji sprawiedliwości i trafności, gdyż indywidualny charakter poszczególnych przedsiębiorstw, rozmaite wydatki obciążające je, szczególne warunki wpływające na zwyżkę lub zniżkę dochodów, — nie mogą być ujęte w jeden szablon, lecz stosowane indywidualnie.

Niemniej jednak w znacznej ilości wypadków takie pomocnicze ustalenia przyniosły pewną korzyść i w praktyce się utrzymały. Niestety jednak do dziś dnia normy te nie zostały zmienione, lecz utrzymane wedle projektu i warunków zarobkowych z okresów wysokiej konjunktury gospodarczej t. j. z lat 1924-25.

To też słusznie od lat, w miarę zasadniczej zmiany konjunkturalnej, w miarę spadku zarobkowości, sfery gospodarcze domagały się przystosowania tychże pomocniczych norm, do stosunków życiowych.

Ministerstwo Skarbu stwierdziwszy, że nieżyciowe obecnie normy przeciętnej dochodowości stanowią jedną z głównych przyczyn niepomiernie wygórowanych wydatków w ostatnich latach i uznając konieczność corocznej rewizji tych norm, wydano okólnik z dnia 1 kwietnia 1930 r. L. D. V. 2061/2/30, w którym zasadniczo sprawę tę załatwia.

Wedle okólnika tego:

„1. władze wymiarowe obowiązane są wykorzystywać dla celów wymiaru podatku dochodowego dane, które dostarczać będą rzeczoznawcy, wyznaczeni przez Izby Przemysłowo-Handlowe.

2. Informacje te będą miały szczególne znaczenie dla celów ustalenia norm średniej zyskowności przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, oraz zawodów wolnych do wymiaru podatku dochodowego na rok 1930.

3. Min. Skarbu poleca, aby przed ustaleniem tych norm Izby Skarbowe bezwarunkowo zasięgnęły informacyj od Izb Przemysłowo-Handlowych tudzież Izb Rzemieślniczych co do warunków produkcji i stosunków zarobkowych w roku 1929.

4. Przy ustaleniu procentu średniej zyskowności w poszczególnych gałęziach przemysłu i handlu należy nadto kierować się opinją Komisyj Odwoławczych podatku przemysłowego.

5. Ostateczne ustalenie średniej zyskowności należy przedłożyć Min. Skarbu do zatwierdzenia najpóźniej do dnia 1 lipca 1930 r."

Niezawodnie więc Izby Skarbowe zastosują się do bezwarunkowego wymogu Ministerstwa Skarbu. Izby Przemysłowo-Handlowe oraz członkowie Komisyj Odwoławczych podatku przemysłowego mają przed sobą wdzięczne zadanie usunięcia dotychczasowej bolączki i wpływu na sprawiedliwy wymiar podatku dochodowego przez rzeczowe i odpowiadające stosunkom zarobkowym z roku 1929 ustalenie norm przeciętnej zyskowności.

WŚRÓD WYDAWNICTW

„PRAKTYCZNA WIEDZA PRZEMYSŁOWA".

Wyszedł już z druku i znajduje się w sprzedaży nr. 2—3 kwartalnika „Praktyczna Wiedza Przemysłowa". Na ciekawą i różnorodną treść numeru składają się następujące artykuły: 1. Dr. Tadeusz Waryński — Szkolnictwo zawodowe w Polsce. 2. Antonin Puzyński — Przemysł bawełniany w Polsce, a rynki Persji, Turcji i Turkiestanu. 3. T. M. Filip — Zdobywanie klienteli. 4. Dr. Bohdan Zawadzki — Psychologia stosowana w życiu gospodarczem. 5. Inż. Kazimierz Kułakowski — Analiza gospodarcza kosztów własnych. 6. Mieczysław Birnbaum — Prasa jako przedsiębiorstwo. 7. Czesław Korolko — Pięcioletni plan gospodarczy Z. S. R. R. 8. Stanisław Zawadzki — Pierwsza polska maszyna do pisania. Kronika: 1. Przemysł polski wobec aktualnych zagadnień gospodarczych — inż. T. Świda. 2. Przemysł polski w dobie kryzysu — dr. T. W. 4. Kryzys w przemyśle wełnianym i środki zaradcze — odczyt inż. T. Katelbacha. Czasopismo podpisuje jako wydawca w imieniu Instytutu Szerzenia Praktycznej Wiedzy Przemysłowej — Stefan Podworski, redaktor naczelny — Antonin Puzyński.

Cena numeru zł 2.—, do nabycia we wszystkich księgarniach i w „Ruchu".

*

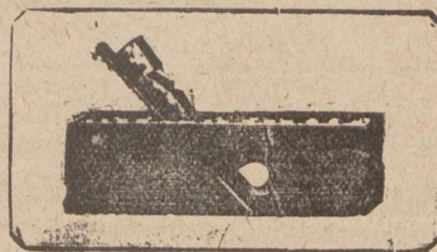
Cenne czasopismo gospodarcze. Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu zwraca zainteresowanym sferom uwagę na cenne czasopismo wydawane przez Instytut Naukowej Organizacji w Warszawie p. t.: „Przegląd organizacji". W szeregu artykułów tego miesięcznika omawia się problemy naukowej organizacji pracy i techniki przedsiębiorstw, rozpatrując zagadnienia, spotykane tak we wszystkich rodzajach przedsiębiorstw jak i biurowości.

Przykład tempa rozwoju gospodarczego Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, a po wojnie światowej Niemiec — świadczą, jakie znaczenie ma zastosowanie naukowej organizacji w życiu praktycznem.

„Przegląd Organizacji" postawiony jest na bardzo wysokim poziomie, jednakże artykuły pisane są przystępnie tak, że nie potrzeba specjalnych wiadomości fachowych dla praktycznego wprowadzenia w życie zasad organizacji.

Ponadto Instytut Naukowej Organizacji zasłużył się około propagandy idei organizacji, wydając cały szereg dzieł, które nabyć można w księgarniach i wprost w Instytucie.

Adres Instytutu Naukowej Organizacji: Warszawa, ulica Mokotowska 53.




SKF
ROK ZAŁOŻENIA 1904

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5532. firmy, dostarczającej przesuwacze krążkowe (Rollbank).

Nr. 5540. firmy, dostarczającej maszynę do podnoszenia spuszczonych oczek w pończochach.

Nr. 5545. fabryki lub firmy mogącej dostarczyć nakrętki stalowe do samochodów z gwintem i bez.

Nr. 5553. firmy, dostarczającej nowoczesne urządzenia do wyrobu świec stearynowych z wewnętrznemi kanalikami, pochłaniającemi nadmiar stapiającej się stearyny przy paleniu świecy.

Nr. 5555. firmy, dostarczającej magneta do motorów 1-cylindrowych, rotacyjne o wysokiem napięciu.

Nr. 5559. firmy dostarczającej zamki, spinki z czerwonym krzyżem do pasków dla służby sanitarnej.

Nr. 5562. firmy, dostarczającej części zapasowe i sprężyny do automatycznego zamykacza drzwi „Comet".

Nr. 5577. firmy, mogącej dostarczyć maszynę do gięcia kolan do rur dymnych ewtl. z narzędziami.

Nr. 5580. Fabryki, wyrabiającej maszynki nożne i ręczne do wyrobu sznurowadeł.

Nr. 5582. Kto dziurkuje przeciągadła do drutów, które już były używane?

Nr. 5585. fabryk transmisyj żel. wałów transmisyjnych, kół pasowych, żel. itd.

Nr. 5588. fabryki pompek do rowerów.

Nr. 5599. fabryki, dostarczającej maszyny do fabrykacji łańcuchów z drutu do materaców patentowych.

Nr. 5600. Kto buduje turbiny powietrzne do pompowania (Windmotore).

Nr. 5603. fabryki wyrabiającej drewniane obręcze.

Nr. 5607. instytutu, któryby przeprowadził chemiczną analizę kamienia wapiennego, tak na zawartość jak i na procentowość.

Nr. 5620. firm, kraj. dostarczających trocinę.

Nr. 5621. firmy, dostarczającej płyty posadzkowe i glazurowe ścienne.

Nr. 5622. firmy, dostarczającej glazurowe rury kamionkowe.

Nr. 5623. firmy, dostarczającej siatkę drucianą z wstawkami z gliny palonej.

Nr. 5625. fabryki, wyrabiającej narzędzia jak dłuta stolarskie i ciesielskie.

Nr. 5628. fabryki, dostarczającej magle do bielizny większego typu, które można zastosować do popędu motorowego.

Nr. 5633 fabryki rowerów i części rowerowych w Polsce.

Nr. 5636. firmy, dostarczającej aparaty do detalicznej sprzedaży musztardy (naczynia kamionkowe z pompką).

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Fabryka Maszyn i Kotlarnia w Wągrówcu, Ryszard Liska

Od przeszło 35 lat istnieje w Wągrówcu fabryka maszyn i kotlarnia, której właścicielem jest rzutki przemysłowiec p. Ryszard Liska. I już w okresie przedwojennym, w którym na polu produkcji sprzętów i narzędzi rolniczych istniała nieprzebyta wprost konkurencja, wyroby tej fabryki współzawodnicząc ze skutkiem z najprzedniejszemi fabrykatami przemysłu ówczesnych centralnych Niemczech, znajdowały na całym dawnym rynku niemieckim żywy zbyt. Obecnie wprawdzie od lat już odpadł rynek niemiecki, lecz wyroby firmy Liska, docierając do wszystkich niemal dzielnic kraju, pokrywają w dużej mierze potrzeby rynku wewnętrzego. Fabryka wągrowiecka firmy Liska wytwarza masowo i seryjnie **parowniki** do kartofli systemu „Agra", dalej śrutowniki do zboża na kamieniach, krajacze do długiej słomy, bronki posiewne, brony ciężkie nabierki do zboża i innych celów o każdym rozmiarze. Prócz tego buduje wędzarnie ogniotrwałe, blaszane kominy i zbiorniki, taczki do worków oraz różne konstrukcje żelazne a dysponując własną kotlarnią i urządzeniem do autogienicznego spawania wszelkich metali, przeprowadza reperacje maszyn rolniczych i przemysłowych każdego typu i systemu przez w dziedzinie tej wyspecjalizowanych pracowników.

Zaznaczyć jeszcze wypada, że dobrze zorganizowany dział handlowy firmy Liska w Wągrówcu, którą polecamy uwadze i poparciu, dostarcza również poza wyrobami własnemi, maszyny rolnicze i przemysłowe pochodzenia najprzedniejszych fabryk krajowych i zagranicznych.

—p—

Poznańska Wytwórnia Siatek Drucianych i Płotów „Szach-Mat", właśc. A. Womela, Poznań, ul. Dąbrowskiego nr. 129

Zakłady wymienionej firmy wyposażone w urządzenie mechaniczne i maszyny najnowocześniejszego typu dla produkcji plecionek drucianych, wytwarzają wszelkiego rodzaju i gatunku siatki druciane w rolach. Firma ta dostarcza siatki druciane o najróżniejszem wiązaniu i dla wszelkich celów a specjalnością jej są siatki na oparkanienia i gotowe płoty.

Wyroby marki „Szach-Mat" jakościowo najlepszego gatunku i o wysokiej zdolności konkurencyjnej także i pod względem cen, torują sobie szerszą drogę zbytu i liczba stałych odbiorców stale wzrasta.

Placówkę tę polecamy poparciu Czytelników naszych a zwłaszcza kupiectwa branży żelaza.

—p—

Produkcja stempli do wypalania

Szanownym Czytelnikom naszym zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy **L. Połowczyk w Pobiedziskach, ul. Poznańska 31**, ukazujące się w piśmie naszem a z którego wynika, że placówka ta wytwórczo-handlowa wyrabia i dostarcza: liczby i stemple do wypalania, stemple dla browarów, handlarzy świń i t. d., prócz tego kuźnie polowe, taczki żelazne, wózki do worków, haki do ław stolarskich, stojaki do umywalek i różne inne przedmioty.

Wyroby wymienione dostarcza firma Połowczyk po cenach rzeczywiście bardzo przystępnych i na warunkach dogodnych. Na życzenie wysyła odbiorcom szczegółowe oferty i cenniki.

Zaznaczyć wypada, że na województwa Pomorskie, Lwowskie, Krakowskie i Śląskie są jeszcze do przejęcia zastępstwa rejonowe.

—p—

Z produkcji Modrzejowskich Zakładów Górniczo-Hutniczych w Sosnowcu

Szanownym Czytelnikom naszym sfer kupiectwa i przemysłu zwracamy szczególniejszą uwagę na umieszczone w czasopiśmie naszem ogłoszenie Modrzejowskich Zakładów Górniczo-Hutniczych w Sosnowcu. Poważnych rozmiarów placówka ta, wytwarzająca i dostarczająca wszelkiego rodzaju konstrukcje i wyroby żelazne poleca jako specjalność: butle stalowe do gazów sprężonych jako to do tlenu, amonjaku, kwasu węglowego, wodoru, acetylenu i t. p., dalej młoty, siekiery, oskardy i t. d. dla celów przemysłowych, rolniczych i gospodarczych, żelazo-taśmowe czyli bednarkę zimno walcowane opakunkowe i przeróbcze szare, białe i blankowe w różnych gatunkach o grubości 0,20 m/m i wyżej. Zakłady Modrzejowskie budują między innemi również kolejki przenośne dla celów przemysłowych i rolniczych na podkładach stalowych kompletnie zmontowane i wykonują każdego rodzaju konstrukcje żelazne. Wyroby wymienione dostarcza fabryka po cenach konkurencyjnych za krótkim terminem dostawy i na warunkach dla odbiorców bardzo dogodnych.

—p—

Piece kąpielowe zakładów paruszowickich

Zakłady fabryczne „Nickelwerk", Sp. Akc. w Paruszowicach na G. Śl. budują w seryjnej produkcji masowej piece kąpielowe z blachy czysto miedzianej, dostosowane do palenia węglem lub drzewem. Piece te wytwarza wymieniona firma w różnych deseniach pod względem wykonania zewnętrznego i to: brunisowane na kolor bronzowy, błyszcząco młotkowane, o kolorze starej miedzi, młotkowane w paskach koloru błyszczącej miedzi oraz z rowkami itd. Piece te zaopatrzone są w pierwszorzędne niklowane mosiężne baterje, w prostopadłą rurę odpływową i w pólskośny natrysk. Na życzenie w miejsca nieruchomego metalowego natrysku, dostarcza firma ruchomy wąż metalowy z ręcznym natryskiem i zahaczeniem. Interesowanym zwracamy uwagę na ukazujące się w piśmie naszem ogłoszenie firmy „Nickelwerk", w którem znajdą bliższe szczegóły z warunków dostawy. —p—

Na czas sezonu

Szan. Czytelnikom naszym z pośród grona pp. kupców branży maszyn rolniczych, zwracamy uwagę na ogłoszenie fabryki maszyn **A. P. Muscate w Tczewie na Pomorzu**, która wytwarza i dostarcza na rozpoczynający się sezon żniwny: młocarnie „Vistula", młocarnie z przymykami i z wałami do gładkiej słomy, sortowniki do ziemniaków, i maszyny do czyszczenia zboża a poza tem sieczkarnie bębnowe i tarczowe, siekacze do buraków, pompy do gnojówki z rurą stalową i wyjmującemi wentylami, szufle ziemne, koła transmisyjne oraz różne inne maszyny i konstrukcje żelazne.

Typy wymienionych maszyn są w rolnictwie, zwłaszcza zachodnich województw dobrze zaprowadzone.

—p—

Kupując polski towar — wzbogacasz kraj i siebie samego!

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

Nowe zastosowanie promieni Roentgena w technice

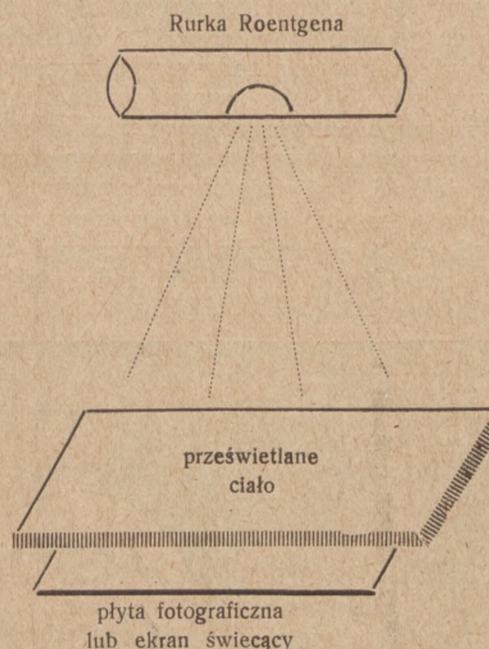
Kontrola jakości spoin i jednorodności materjału.

W ostatnich latach coraz większe znaczenie zdobywają sobie nowe metody łączenia metali przy pomocy płomienia acetylenowo-tlenowego (lub wodorowo-tlenowego i innych) oraz przy pomocy prądu elektrycznego. Spawanie temi metodami pozwoliło w wielu wypadkach na usprawnienie fabrykacji i umożliwiło wykonanie takich robót, które dawniejszemi metodami nie dałyby się w żadnym razie przeprowadzić do końca. Tak samo spawanie nowoczesne zmieniło zupełnie pewne metody pracy i pozwoliło na tanie przeprowadzanie różnych konstrukcyj i wykonywanie reperacyj.

Jak widzimy, zalety spawania są bardzo wielkie i dlatego nie dziwimy się zupełnie coraz szerszemu zastosowaniu tej nowoczesnej metody obróbki metali. Na nieszczęście najlepiej nawet przeprowadzony proces spawania nie jest wolny od poważnych wad. Pomijając szkodliwe zjawisko naprężeń, powstających z powodu miejscowego silnego rozgrzewania i topienia, najpoważniejszą wadą spawania jest bardzo często niejednorodność samej spoiny. Ponieważ zwykłemi metodami często trudno jest zbadać jakość spoiny bez jej zniszczenia, zaczęto coraz poważniej zajmować się różnemi metodami kontroli pośredniej, które zapomocą zjawisk termicznych lub elektrycznych pozwoliłyby na określenie, czy w danem miejscu metal jest jednorodny, czy też nie. Poza tem próbowano zastosować w tym samym celu promienie Roentgena. Ponieważ okazało się, że przy pomocy tych promieni można najlepiej i najdokładniej wykonać badanie techniczne, pomówimy o nich nieco obszerniej.

Ze względu na to, że sama istota i właściwości tych promieni są więcej znane lekarzom, niż technikom, zaczniemy od małego wstępu, który wyjaśni nam pewne kwestje wątpliwe.

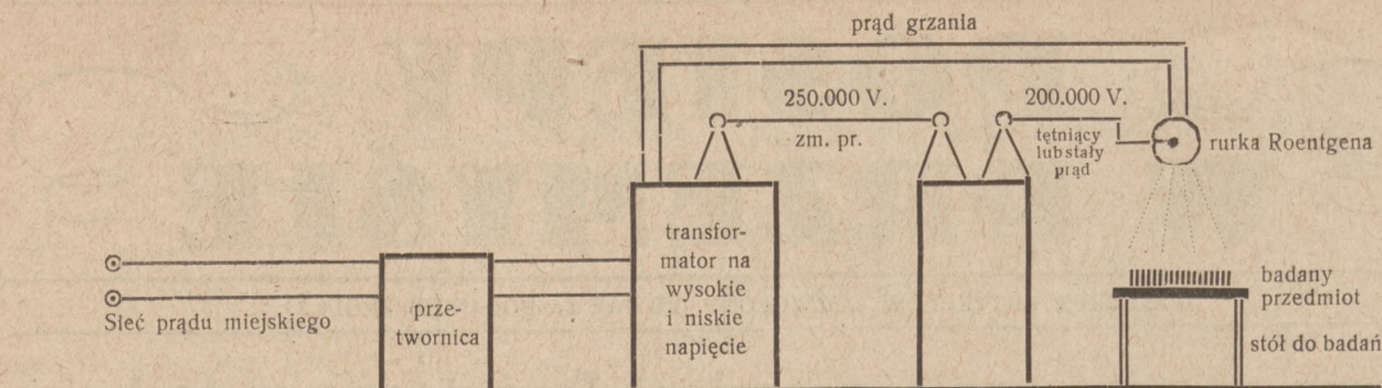
Promienie Roentgena są tak samo, jak promienie widzialne, zjawiskiem elektro-magnetycznem i różnią się od zwykłego światła tylko znacznie mniejszą długością fali. Promienie widzialne obejmują gamę drgań od ca. 7.000 Angstroemów do 4.000 A., potem idą promienie pozafiołkowe o krótszej długości fali, po nich bardzo długie, tak zwane miękkie promienie Roentgena, dalej krótkie promienie Roentgena i promienie „gama" radu. Te ostatnie niczem nie różnią się od najkrótszych promieni Roentgena. Długość fali promieni Roentgena jest rzędu jednego lub dwóch A. Tak mała długość fali powoduje zupełnie inne zachowanie się promieni Roentgena, które dzięki temu łatwo przechodzą przez ciało, nieprzenikliwe dla promieni zwykłych, i powodują szereg silnych reakcyj chemicznych oraz, dokładniej jeszcze niezbadanych, zjawisk natury fizjologicznej, polegających na bardzo silnem oddziaływaniu na tkanki żywe. Nas, jako techników, nie obchodzi działanie fizjologiczne promieni Roentgena, wykorzystywane przez lekarzy w celach terapji, natomiast duże znaczenie dla nas posiada ich właściwość przenikania przez różne nieprzezroczyste ciała.



Schemat prześwietlania promieniami Roentgena.

Zdolność przenikania promieni Roentgena zależy najpierw od długości ich fali (krótkie promienie są znacznie więcej przenikliwe, niż długie), oraz od grubości i gęstości prześwietlanego ciała. Jeżeli będziemy mieli np. kawałek sosnowej deski, to dla jej prześwietlenia przy pomocy zwykłej aparatury Roentgena wystarczy kilka lub kilkanaście sekund. Jeżeli natomiast deskę tę zastąpimy stalową płytą, to czas prześwietlania będzie wynosił całe minuty, lub nawet godziny. Najtrudniej prześwietlić metale ciężkie np. ołów, który nawet z tego powodu używa się jako materjał ochronny dla personelu, obsługującego aparaturę Roentgena. Łatwiej prześwietla się nieco lżejszą miedź, jeszcze łatwiej stal i żelazo, a najłatwiej metale lekkie w rodzaju aluminjum.

Ponieważ promienie Roentgena nie są dla oka ludzkiego widzialne, stosuje się celem stwierdzenia prześwietlenia, płyty fotograficzne (ostatnio wyłącznie dwuwarstwowe błony celuloidowe z folją uczulającą) lub ekrany, pokryte pewnemi związkami che-



Schemat nowoczesnej aparatury Roentgena.

micznemi, świecącemi zielonkawo pod wpływem promieni Roentgena.

Przy prześwietlaniu stosujemy następujący układ: W pewnej odległości (odległość zależy od wielkości prześwietlanego przedmiotu, dopuszczalnego czasu naświetlania oraz wymaganej ostrości obrazu), ustawiamy prześwietlany przedmiot, za którym umieszczamy bezpośrednio ekran świecący lub płytę fotograficzną. Takim sposobem na tej ostatniej otrzymujemy cień badanego przedmiotu, przyczem jaśniej wychodzą miejsca gęstsze, ciemniej natomiast, z powodu silniejszego naświetlenia, miejsca o mniejszej gęstości materjału. Dzięki temu w wypadku, kiedy wewnątrz jakiejś płyty metalowej znajduje się np. pęcherz powietrza, lub też warstwa szlaki, prześwietlenie błąd ten łatwo wykaże, a wprawny i doświadczony roentgenolog potrafi określić rodzaj tego błędu.

Musimy jeszcze parę słów powiedzieć o samej aparaturze Roentgena, urządzenie której jest stosunkowo mało znane ogółowi techników. Źródłem promieni Roentgena jest tak zwana lampa lub rurka roentgenowska. Składa się ona z naczynia szklanego lub kwarcowego, z którego najdokładniej usunięto powietrze. (Dawniej używano w tym celu t. zw. rurek gazowych, obecnie jednak szczególnie dla badań metalograficznych nie wchodzą one w grę). Wewnątrz tego naczynia znajduje się z jednej strony t. zw. *antykatoda*, chłodzona przy pomocy powietrza lub wody i pokryta na swej powierzchni czołowej warstwą platyny lub wolframu (tungsten). Naprzeciw antykatody znajduje się *katoda*, która składa się ze spiralnie zwiniętego drucika wolframowego, żarzącego się podczas działania rurki, oraz z pierścienia.

Po rozżarzeniu drucika katody zaczyna on emitować elektrony, tak samo jak katoda zwykłej lampy radjowej. Elektrony te skierowują się ku antykatodzie. Ruch ich zależy od różnicy potencjałów, panujących pomiędzy katodą a antykatodą (zjawisko jest analogiczne z przepływaniem prądu w lampie katodowej radjowej). Zazwyczaj w lampach Roentgena do „spędzenia" elektronów stosują napięcia od 20.000 wolt do 200.000, a nawet wyższe. Pod wpływem wysokiego napięcia, to znaczy silnego pola elektrycznego, elektrony lecą z ogromną szybkością i uderzają potem w metal antykatody. Uderzenia te, poza innemi zakłóceniami w rodzaju wyrzucania elektronów z metalu antykatody oraz poza zjawiskami termicznemi, powodują powstawanie bardzo krótkich promieni, które właśnie noszą miano promieni Roentgena lub promieni X. Promienie te wydostają się nazewnątrz, przechodzą przez ścianę szklanej bańki lub też przez specjalne okienka kwarcowe, wmontowane do rurki Roentgena.

Sama rurka Roentgena nie wystarcza jeszcze do wytwarzania promieni, ponieważ celem jej uruchomienia musimy zaopatrzyć się w prąd elektryczny bardzo wysokiego napięcia oraz w prąd do grzania drutu katodowego. W tym celu stosuje się specjalną aparaturę, która składa się zazwyczaj z przetwornicy, zmieniającej prąd miejski na najdogodniejszy prąd do transformowania, z transformatora, wytwarzającego wysokie napięcie i prąd niskonapięciowy do grzania, oraz z prostowników różnego typu.

Zależnie od tego, czy dana aparatura ma pracować godzinami bez przerwy, dając promienie o najwyższej sztywności, czy też ma ona działać w przeciągu krótkiego czasu, wielkość i jakość aparatów i przyborów elektrycznych bywa różna. Do celów metalografji trzeba stosować aparaty Roentgena bardzo silne.

Na przeszkodzie szerokiemu stosowaniu promieni Roentgena w przemyśle stoi wysoka cena aparatury, względnie długi czas poszczególnego badania oraz konieczność obsługi aparatów przez dobrze wyszkolonego i drogiego fachowca.

O zaletach metody roentgeno-graficznej pisze dr. A. Sznerr w tyg. „Spawanie i cięcie metali" co następuje: „Metoda roentgenograficzna znana oddawna w kontroli materjałów, polega na tem, że spojenie prześwietla się promieniami Roentgena i wówczas wszelkie braki, jak miejsca porowate brak ciągłości i dobrego stopienia się spoiwa z materjałem, wychodzą na zdjęciu jako ciemne plamy. Aby mieć pełny obraz spojenia, oprócz zdjęć prostopadłych do powierzchni, dobrze jest wykonać zdjęcia wzdłuż zukosowanych krawędzi wycięcia w materjale, gdyż wówczas lepiej wychodzą braki topienia spoiwa z materjałem. Z odbitek prześwietlonych szwów można przy pewnej wprawie określić mniej lub więcej dokładnie ich wytrzymałość na rozerwanie. Aczkolwiek wydaje się to trudne, jednak — jak z doświadczeń amerykańskich wynika — ocena na oko wytrzymałości szwów zbadanych roentgenograficznie różniła się od istotnej wytrzymałości, otrzymanej na maszynie do rozrywania, nie więcej niż o 5—7 proc., co dla celów przemysłowych jest dokładnością wystarczającą."

Jak widzimy, promienie Roentgena zasługują na jak największą uwagę techników dążących do doskonalenia i ulepszania metod pracy.

Inżynier E. Rajski.

Użycie cementów glinowych pozwala na betonowanie w czasie mrozu

Ostatnie lata przyniosły wielki postęp w dziedzinie wykorzystania różnego rodzaju cementów. Obecnie cementy stosuje się już nietylko w budownictwie domów w ścisłem tego słowa znaczeniu, lecz używa się ich w najróżniejszych konstrukcjach drogowych, przemysłowych itp. Doniedawna wykonywanie prac betonowych o podłożu cementowem było ograniczone po roku. Obecnie jednak wprowadzenie cementów glinowych, wywiązujących znaczną ilość ciepła przy twardnieniu, pozwala na przeprowadzenie robót betonowych nawet w czasie dość silnych mrozów.

Na naszym rynku rozpowszechnieniu się cementów wysokowartościowych stoi na przeszkodzie ich względnie wysoka cena, jednakże śmiałe konstrukcje inżynierskie zmuszają obecnie do ich stosowania.

Na naszym rynku istnieją dwa gatunki wysokowartościowego cementu glinowego, sprowadzany z Niemiec cement „alca" i węgierski cement „citadur". Ten ostatni gatunek cementu został poddany szczegółowym badaniom w Mechanicznej Stacji Doświadczalnej Politechniki Lwowskiej. Badania te wykazały, że cement „citadur" odznacza się niezwykle szybkim wzrostem wytrzymałości w pierwszych kilku dniach twardnienia, przyczem początek wiązania przypada u niego na 2 i pół godziny po zarobieniu wodą. Wiązanie kończy się po sześciu godzinach, poczem następuje nagłe twardnienie. Po 24-ch godzinach wytrzymałość cementu „citadur" równa się dwudziestoośmiodniowej wytrzymałości zwykłych cementów portlandzkich. Ostateczna wytrzymałość zależy, rozumie się, od składu zaprawy oraz od rodzaju kruszywa.

Prócz szybkiego twardnienia i znacznej wytrzymałości wielką zaletą cementu „citadur" jest jego własność, polegająca na chemicznem wywiązywaniu znacznej ilości ciepła przy reakcji wiązania. Dzięki temu, możliwem staje się wykonywanie przy jego pomocy najróżniejszych prac nawet w czasie zimy przy silnych mrozach. Przy próbach stwierdzono np., że cement „citadur" w normalnej zaprawie przy wykonywaniu przedmiotów niezbyt wielkich (kostki 20×20 ×20 cm.) twardnieje przy minus 12,4 ° C.

Te cenne właściwości nowych cementów glinowych pozwoliły inżynierom i technikom na wykorzystywanie ich do najśmielszych konstrukcyj budowlanych i mostowych oraz na zastosowanie tego rodzaju betonów nawet do budowy statków i pewnych maszyn.

Komunikacja i Transport

Powiększenie taboru kolejowego w Polsce

W roku budżetowym 1929/30 fabryki dostarczyły polskim kolejom państwowym parowozów normalnotorowych 165 sztuk, parowozów wąskotorowych 18, wagonów osobowych i pocztowych normalnotorowych 250 (w tem jeden motorowy zagraniczny), wagonów towarowych normalnotorowych 3.731, wagonów towarowych wąskotorowych 200. Wr. 1930/31 ma być dostarczonych parowozów normalnotorowych 144, parowozów wąskotorowych 9, wagonów osobowych normalnotorowych 160, wagonów osobowych wąskotorowych 26, wagonów towarowych normalnotorowych 4.640, wagonów-chłodni 28, wagonów towarowych wąskotorowych 400. Z powyższego widać, iż mimo, że środki na zakup taboru kolejowego w r. 1930-31 są mniejsze, niż w roku 1929-30, zakup wagonów towarowych normalnotorowych będzie większy, a to wskutek umowy, zawartej między państwem a firmą Lilpop, Rau i Loewenstein, w sprawie dostarczenia tych wagonów na kredyt. Jednak niedostateczność kredytów odbija się ujemnie na liczbie zamówionych parowozów oraz wagonów osobowych. Istnieje jednak możliwość, że na przyszły rok przyjdzie do skutku analogiczna kombinacja z jedną z fabryk parowozów, którą chce finansować wielkie amerykańskie przedsiębiorstwo z tego zakresu, mianowicie firma Baldwin.

Pierwsza w Polsce taksówka powietrzna

Z Warszawy donoszą, że od 1 lipca polskie linje lotnicze wynajmują osobom prywatnym na żądanie mały dwuosobowy samolot, który może kursować pomiędzy miastami polskiemi, posiadającemi lotniska. Koszt przelotu wynosi 1 zł za 1 klm. Wprowadzenie powyższej inowacji należy powitać z dużem uznaniem.

Specjalne pociągi pospieszno-towarowe w Polsce

Ważne zarządzenie Lwowskiej Dyrekcji Kolejowej.

Donoszą nam, że Dyr. Okr. K. P. we Lwowie zaprowadza specjalne pociągi pośpieszno-towarowe lekkiego typu o **zasadniczej szybkości 60 km/godz.**, których zadaniem będzie zbieranie i szybki przewóz przesyłek drobnicowych zarówno zwyczajnych jak i pośpiesznych i expresowych nadanych w ciągu bieżącego dnia i dostarczanie ich natychmiast do stacji przeznaczenia. Pociągi te złożone tylko z wozu służbowego i 2 wagonów towarowych przewożą przedewszystkiem przesyłki drobne dla stacyj danego odcinka przez które przechodzą oraz dla stacyj odcinków przylegających do tego odcinku głównego. Przy przesyłce temi pociągami mają pierwszeństwo przesyłki z ubezpieczonym terminem dostawy. Obecnie w Dyr. Lwowskiej uruchomiono już jednę parę tych pociągów, a to na linji Lwów— Przemyśl — Sambor — Stryj — Lwów i na linji Lwów — Stryj — Sambor — Przemyśl — Lwów. O ile ten sposób przewozu drobnicy okaże się korzystny będą zaprowadzone dalsze pociągi na odcinkach przylegających do wyżej wymienionej linji. Przyjmowanie przesyłek drobnicowych na stacjach nadawczych odbywać się będzie do godziny 18. Bezpośrednio po tej godzinie uruchomi się oba wyżej wymienione pociągi. Korzyść z tego wynika ta, że przesyłki nadane dnia bieżącego, następnego już dnia po otwarciu ekspedycyj towarowych będą odbiorcom awizowane i tegoż dnia mogą być podjęte.

Stulecie kolei

Występ lokomotywy Stephensona i najstarszego pociągu francuskiego.

Jak wiadomo, w roku bieżącym obchodzony będzie uroczyście w całej Europie jubileusz stulecia kolei żelaznych. W tym celu utworzony został w Paryżu specjalny komitet międzynarodowy, który ustalił program uroczystości w poszczególnych państwach.

Uroczystości jubileuszowe rozpoczną się w Anglji, gdzie przed stu laty otwarta została pierwsza w Europie linja kolejowa Manchester-Liverpool. Główną atrakcją obchodu jubileuszowego w Anglji będzie występ weterana kolei — pierwszej lokomotywy Stephensona.

We Francji uroczystości rozpoczęły się 6 lipca na najstarszej francuskiej linji kolejowej Paryż— St. Germain, przyczem i tu też weźmie udział prababka lokomotyw francuskich wraz z 3 wagonami, które w roku 1837 zainaugurowały komunikację kolejową we Francji.



Ciekawe eksponaty na „Komturze"

Obecna Wystawa Komunikacji i Turystyki może słusznie nosić miano prawdziwej wystawy samochodowej. Zgromadziła ona bowiem w swych pawilonach przenajróżniejsze typy samochodów, począwszy od najdroższych luksusowych maszyn i kończąc na zupełnie popularnych samochodzikach i „ciclecar'ach".

Gdybyśmy obecnie chcieli wyliczyć wszystko, coby mogło zainteresować przeciętnego automobilistę, musielibyśmy pisać wielostronnicowy artykuł, który napewno nie zmieściłby się nawet w kilku numerach naszego tygodnika. Z tego powodu podamy obecnie tylko to, na co przy pierwszem zwiedzaniu zwrócił największą uwagę nasz współpracownik. Musimy tutaj dodać jeszcze małe wyjaśnienia. Mianowicie każdy zwiedzający, jeżeli może na pawilon samochodowy poświęcić kilka godzin, to stara się najpierw obejrzeć rzeczy najnowsze, najciekawsze, lub te, które się same rzucają w oczy. Potem dopiero po wyszukaniu tych „cudów" przystępuje zwiedzający do więcej szczegółowego zapoznawania się z poszczególnemi stoiskami i rozumie się, że dalsze oględziny pozwalają mu na dobywanie innych niespodzianek i na wyszukiwanie już rzeczy może mniej bijących w oczy, lecz jeszcze więcej wartościowych.

Otóż obecnie mówimy o tym pierwszym przeglądzie, że tak powiemy zewnętrznym, rezerwując sobie na przyszłość więcej szczegółowe zapoznawanie naszych Czytelników z najwartościowszemi eksponatami.

Wszystkim zwiedzającym pawilon samochodowy rzuca się w oczy dziwne zestawienie oryginalnej pary samochodów — pięknej dwóchsetkonnej maszyny sportowej, efektownie ustawionej na podjum i starożytnej motorowej powózki — pierwszego w Europie pojazdu mechanicznego z silnikiem spalinowym. Są to eksponaty Mercedes-Benza. Maszyna sportowa jest ostatnią kreacją tej fabryki, samochodem rozwijającym łatwo szybkość 200 km. na godzinę, a powózka motorowa, prapradziadek obecnych samochodów, jest maszyną skonstruowaną przez sławnego Deimlera, wynalazcę motorów spalinowych. Z uznaniem należy podkreślić tego rodzaju zestawienie, które mimowoli zatrzyma każdego automobilistę, a nawet każdego laika i zmusi ich do bliższego zapoznawania się z wyrobami tej światowej fabryki.

Dalej mimowoli trzeba zatrzymać się koło stoiska Panhard-Levassor'a, który wystawił prawdziwy gazowy samochód.

Jakto, gazowy, zapytacie?

Poruszany może gazem świetlnym?

Nie.

Do napędu samochodu Panhard-Levassor służy gaz, wytwarzany przez destylację węgla drzewnego. Co najważniejsze, aparat do destylacji t. zw. gazogenerator, znajduje się na samochodzie. Przyzwyczajonym do samochodów benzynowych widzom tego rodzaju samochód, jadący na węglu drzewnym wydaje się czem nieprawdopodobnem.

Rzeczywiście u nas w Polsce, mimo wysoka cena benzyny, samochody gazowe nie są jeszcze rozpowszechnione. Inaczej we Francji. Tam brak źródeł ropy naftowej i konieczność importowania benzyny zmusiła rząd do bardzo energicznego popierania wszelkich wynalazków, które choć częściowo zmniejszyły ten niekorzystny dla Francji import. Z tej właśnie racji władze energicznie popierały kilka fabryk samochodowych, a w tej liczbie i Panhard-Levassor'a, trudniących się wyrobem samochodów z gazogeneratorami węglowemi. Dzięki temu, mimo wielkie początkowo trudności, zagadnienie całe rozwiązali Francuzi z punktu widzenia technicznego bardzo dobrze i budują obecnie seryjnie tego rodzaju maszyny. Samochody gazowe posiadają w porównaniu z samochodami benzynowemi zaletę wielkiej oszczędności na paliwie z powodu znacznej różnicy ceny 1 kilograma benzyny i 1 kilograma węgla. U nas w Polsce, z powodu obfitości lasów (należy jeszcze pamiętać o trudnościach eksportowych drzewa i o rosyjskim dumpingu) większe zużycie węgla drzewnego posiadałoby duże znaczenie ekonomiczne. Należy więc przypuszczać, że samochody gazogeneratorowe szczególnie na Kresach zaczną cieszyć się powodzeniem.

Działanie gazogeneratora jest następujące: Przed jazdą nasypuje się do niego ładunek węgla (20—30 kg., zależnie od mocy motoru i wielkości wozu), potem podpala się ten węgiel wiórkami drzewnemi, przez chwilę rozdmuchuje się płomień wentylatorem, poczem puszcza się w ruch silnik na zwykłej benzynie, która zawsze w niewielkiej ilości znajduje się w małym pomocniczym rezerwuarku. Po chwili, kiedy gazogenerator już się dobrze rozpalił (2—3 minut) przełącza się motor na gaz. Zasilany gazem drzewnym motor pracuje tak samo jak na benzynie, chociaż kierowca powinien trochę się liczyć z odmiennemi właściwościami tego paliwa. Zasadniczo jednak nie przeszkadza to zupełnie normalnej jeździe. Po wypaleniu się jednego ładunku, bez kłopotu można go odnowić. Po całodziennej pracy samochód z gazogeneratorem odstawia się bez żadnych dodatkowych czynności do garażu i tylko zrana przed rozpoczęciem jazdy trzeba przeczyścić ruszty, co trwa kilka minut.

Jeżeli zaczęliśmy już mówić o oszczędności, to nie od rzeczy będzie zatrzymać się przy samochodach, wyposażonych w silniki Diesla. Samochody te widzimy na kilku stoiskach. Pokazuje je Mercedes, Saurer-Diesel oraz inni. Doniedawna jeszcze użycie Diesla

w samochodzie wydawało się niemożliwem z powodów czysto technicznych. Obecnie jednak, dzięki szeregowi udoskonaleń, coraz więcej maszyn ciężarowych, a nawet w niektórych wypadkach autobusów osobowych, samochodów lekkich i samolotów zaczyna konkurować z temi motorami.

Tak samo do nowinek należy zaliczyć bardzo ciekawe sprzęgło automatyczne N.A.G. Protosa. Sprzęgła te ułatwiają ogromnie prowadzenie maszyny, w której można bez naciskania pedału przedstawiać biegi, ruszać z miejscą na czwórce itp. Szkoda tylko, że ciekawy samochód NAG ze sprzęgłem automatycznem został tak ustawiony, że zwiedzający przechodzą obok niego, nie zwracając uwagi na tę maszynę.

Gdybyśmy chcieli wyliczać jeszcze inne ciekawe rzeczy, to prawdopodobnie nawet pobieżny skrót zająłby zbyt wiele miejsca. Zakończymy więc Citroënem. O jego „dorosłych" samochodach trudno coś powiedzieć w paru słowach. Natomiast nie można przemilczeć faktu, że postawił on na najwięcej reprezentacyjnem miejscu dwa małe samochodziki dziecięce, napędzane elektrycznością i cieszące się we Francji wśród tamtejszych milusińskich wielkiem powodzeniem.

A więc idźmy zwiedzać „Komtura" i starajmy się wyszukać inne tam jeszcze ciekawe i wartościowe eksponaty.

K-a.

Dalszy rozwój autostrad we Włoszech

W czasopiśmie „Die Bautechnik" znajdujemy bardzo ciekawy opis nowych dróg automobilowych we Włoszech dr. E. Neumanna. Jak wiadomo, Włosi zapoczątkowali budowę t. zw. autostrad czyli doskonałych dróg samochodowych, za korzystanie z których automobiliści muszą opłacać pewne sumy. Początkowo, ze względu na wysokie koszty inwestycyjne, istniała obawa, że autostrady okażą się przedsiębiorstwem nierentownem i że ich dalsza rozbudowa zostanie zaniechana. Obecnie jednak życie wykazało, że przewidywania te nie sprawdziły się i autostrady cieszą się coraz większą frekwencją. W ostatnim roku sieć autostrad została uzupełniona dwoma nowemi linjami, łączącemi Rzym z Ostją i Neapol z Pompeją.

Droga Rzym—Ostja biegnie na całej przestrzeni prawie prostolinijnie i posiada bardzo mało skrzyżowań z innemi drogami. Nawierzchnia jej została wykonana z tłucznia asfaltowanego na zimno w przeciwieństwie do dawniejszych autostrad, które betonowano mieszaninami cementu. Bezpieczeństwo jazdy w nocy na drodze tej zapewnione jest dzięki rzęsistemu oświetleniu, zawieszonemu nad drogą tą osiowo elektrycznemi lampami. Używanie reflektorów jest tam zakazane. Przeciętna frekwencja dzienna na drodze Rzym—Ostja wynosi 2.000 samochodów i wykazuje tendencję stałego wzrostu.

Droga Neapol—Pompeja o długości 19 kilometrów idzie tak samo prawie prosto, przyczem najmniejszy promień krzywizny wynosi 300 m. a największy spadek 45 pro mille. Przy budowie tej drogi napotkano na poważne trudności z powodu konieczności wykupowania użytkowanych i dochodowych gruntów. Przeciętna cena za metr kwadr. wykupionych obszarów wynosiła 2.30 zł. Tak samo duże koszty poniesiono z powodu prac przekopowych (412 tys. m.^{3}, z czego 180.000 m.^{3} skały). Nawierzchnia składa się z fundamentu z lawy, pokrytego 18-centymetrowemi płytami betonowemi.

Prócz tych dwóch dróg pracuje się obecnie we Włoszech nad przedłużeniem autostrady Medjolan—Bergamo, która ma obecnie dochodzić do Brestji, a w przyszłości do Trjestu.

Wyniki Międzynarodowego Rajdu Automobilklubu Polski

Komisja Techniczna Międzynarodowego Rajdu ustaliła nast. klasyfikacje:

Kategorja wozów popularnych: 1) Ford nr. 1, kierowcy pp. Piotrowski i Bitny-Szlachta, 65,63 pkt. dodatnich. 2) Citroen nr. 5, kierowca p. Dzierliński 60,19 pkt. 3) Ford nr. 2, kierowca p. Kurec, 32,48 pkt. 4) Citroen nr. 3, kierowca p. Widawski, 16,20 pkt. ujemnych.

Kategorja wozów turystycznych: 1) Fiat nr. 14, kierowca p. Rahnenfeld, 60,38 pkt. dodatnich. 2) Hudson nr. 10, kierowca p. Krzeczkowski, 39,88 pkt. 3) Hudson nr. 9, kierowca p. Rychter, 35,61 pkt. 4) De Soto nr. 11, kierowca p. Krawczyk, 33,54 pkt. 5) Hudson nr. 8, kierowca p. Hahn, 30,63 pkt. 6) Renaud nr. 17, kierowca p. Garfield, 6,59 pkt. 7) Renaud nr. 18, kierowca p. Quatescus, 6,30 pkt. 8 Renaud nr. 19, kierowca p. Dumont, 3,11 pkt.

Kategorja wozów luksusowych: 1) Austro-Daimler nr. 24, kierowca p. Adam hr. Potocki, 47,10 pkt. dodatnich. 2) Austro-Daimler nr. 23, kierowca p. Henryk Liefeldt, 46,69 pkt. 3) Voisin nr. 22, kierowca p. Maurycy hr. Potocki, 25,83 pkt. 4) Delage nr. 20, kierowcy pp. Zochowski i Marechalle, 21,13 pkt. 5) Lancia nr. 21, kierowca p. Kwiatkowski, 2,41 pkt. ujemnych.

Zespołowo zwyciężyły Hudsony. W klasyfikacji klubowej pierwsze miejsce zdobył zespół Automobilklubu Polski. Nagrodę p. Ministra Spraw Wojskowych za największą regularność zdobył p. Dzierliński na Citroen nr. 5. Poza tem zwycięzcy otrzymali złote, srebrne i bronzowe puhary oraz szereg nagród fabrycznych.

482 przekroczenia przeciw przepisom jazdy w ciągu jednego miesiąca

W ubiegłym miesiącu zanotowała policja ogółem 482 wykroczeń przeciw przepisom jazdy. Za tamowanie ruchu kołowego ukarano 148 szoferów, za palenie tytoniu podczas jazdy przy sterze 8 osób, za nieprzepisową jazdę 40, za nieoświetlenie samochodu 62, za przepełnienie autobusów pasażerami 27, za szybką jazdę i wyprzedzanie innych pojazdów 21, za nadużywanie syreny 25, za niezatrzymanie wozu na przystanku tramwajowym 13, za nieposiadanie czapek służbowych 17, za niespuszczanie chorągiewki podczas jazdy z pasażerami 9, za brak prawa jazdy lub dowodów rejestracyjnych 21, za dymienie 46, za zderzenie się 9, za niewskazanie kierunku podczas jazdy 23, za najechanie ludzi 27.

„Brzeskiauto" T. A. w Poznaniu



Auto-Salon własny w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego 29.

Handel samochodami na rynku polskim w stosunku do lat poprzednich, gdzie kroczyliśmy nieomal na czele pośród państw europejskich w procentowym przyroście kursujących pojazdów samochodowych, uważać można obecnie jako mało ruchliwy. Przejściowy ten stan, znajdujący swe odbicie w ogromnej ciasnoście gotówkowej i w znacznem zwężeniu siły nabywczej konsumenta, aniżeli w przesyceniu samochodami rynku polskiego, użyły poważne placówki tej dziedziny na przeprowadzenie ulepszeń organizacji sprzedaży tak samochodów gotowych, jak i akcesoryj oraz usprawnienie urządzeń i obsługi warsztatowej. I słusznie, bo przecież przeżywana i narazie dokuczliwie odczuwana ciężka sytuacja znaleźć wreszcie będzie musiała odprężenie a w następstwie tego otworzą się niewątpliwie nanowo korzystne perspektywy dla dalszego rozwoju automobilizmu w Polsce. Że rynek polski, mimo czasowe zachmurzenie, jest terenem z dobremi widokami na przyszłość dla handlu samochodami, tego żywym obecnie dowodem jest udział i obesłanie eksponatami tej dziedziny naszej M. W. K. T. (Komtur) w Poznaniu, bowiem dział samochodowy jest tutaj ilościowo i jakościowo imponującym pokazem dzieł sztuki tej gałęzi przemysłowej.

O ile chodzi o poznańskie placówki, to zarówno warunkom na wstępie wspomnianym pod względem modernizacji i reorganizacji przedsiębiorstwa jak w zakresie reprezentacji na M. W. K. T. jedno z przodujących miejsc, śladem utartego w historji swego rozwoju zwyczaju zajęła popularna i najstarsza na ziemiach zachodnich w tej branży placówka **„Brzeskiauto"**.

Firma ta, w zrozumieniu, że kraj nasz potrzebuje nie drogich, lecz na nasze drogi odpowiednich samochodów, przed mniejwięcej 10 laty przejęła przedstawicielstwo włoskich fabryk „Fiat" i dzięki świetnej organizacji sprzedaży oraz całości przedsiębiorstwa, zdobyła w krótkim czasie cały rynek Ziem Zachodnich, stanowiąc jedną z najpoważniejszych placówek.

Pod doświadczonem kierownictwem założyciela firmy a obecnie naczelnego jej dyrektora p. **Stanisława Brzeskiego**, szybko postępujący rozwój przedsiębiorstwa „Brzeskiauto" nasunął potrzebę znacznego rozszerzenia zakładów, w którym to celu nabyto obszerną posesję przy ul. Dąbrowskiego, gdzie na własnym już terenie następowała stała rozbudowa tak świetnie rozwijającej się fabryki karoserji, jak hal zajętych działem handlowym.

Chlubą firmy „Brzeskiauto" w wewnętrznej jej organizacji, to wystawienie imponującej hali dla **stałej** wystawy samochodów, w której mieści się około 100 sztuk nowych samochodów, przeważnie z karoserjami własnego wyrobu, gotowych do sprzedaży. Stała ta wystawa samochodów w firmie „Brzeskiauto" jest bezsprzecznie największym tego rodzaju pokazem samochodowych objektów sprzedażnych, świadczących nezbicie o wielkiej żywotności tej firmy i ściśle fachowem oraz wielce starannem przygotowaniu do zaspokojenia potrzeb przez placówkę tę obsługiwanego terenu rynku krajowego.

Na M. W. K. T. jak wspomnieliśmy, firma „Brzeskiauto" godnie jest reprezentowaną. Stoisko jej mieści się w Pawilonie 16, gdzie wystawia samochody osobowe dostarczonych na rynek od lat marek **„Fiat"** i **„Minerva"**, które wyposażone są w karoserje, budowane przeważnie we własnej fabryce karoseryj, postawionej ostatnio przez firmę „Brzeskiauto" na wysoki poziom techniczny. Poza tem stoiskiem, włoska fabryka „Fiat" z Torino, reprezentowana przez firmę „Brzeskiauto" zajmuje przestrzenne stoisko odrębne w Pawilonie 11, wystawiając samochody osobowe i ciężarowe.

Wreszcie „Brzeskiauto", ruchliwa ta placówka wytwórczo-handlowa, jak na terenie „Komturu" się przekonujemy, przejęła przedstawicielstwo renomowanych niemieckich zakładów przemysłowych **„M. A. N."** Maschinenfabrik Augsburg—Nürnberg A.-G., których eksponaty rozmieszczone są w Pawilonie 13. Firma ta wystawia omnibus ze specjalnem podwoziem, typu MON/6 100 HP., 6 cylindrowy Bosch-Dekandre z czterokołowemi hamulcami i zamkniętą karoserją M. A. N. dla 50 pasażerów. Prócz tego dwa podwozia, jedno typu NOB/6 85 HP. 6 cylindrów o nośności 5000 kg. i drugie typu KVB/4 65 HP. 4 cylindrowy o nośności 7000 kg.

Zdolność dostarczania firmy „Brzeskiauto" doznała więc znowu dalszego rozszerzenia. —p—

Drogi szmuglu używanych samochodów

Prawdziwą sensacją samochodową są rezultaty ostatnich dochodzeń w sprawie pochodzenia wielu samochodów, sprzedawanych jako używane na rynku europejskim.

Okazuje się, że samochody te pochodzą przeważnie z kradzieży dokonanych w Ameryce.

Jak podają pisma, kradzieżą dobrych samochodów (przeważnie typów luksusowych) zajmuje się specjalna organizacja, centrala której mieści się w Nowym Jorku, a przedstawiciel, pewien Włoch, w Europie.

Mimo różne starania nie udało się jeszcze bandy tej zlikwidować, a fachowcy twierdzą, że w ostatnich miesiącach sprzedali oni swego towaru w Europie na przeszło 2 miljony zł.

Toczące się śledztwo wykazuje, że szmugiel ten kieruje się nietylko do Niemiec, lecz i do innych państw Europy. (r.)

Wyścigi Targa Florio

Najtrudniejsze i najsłynniejsze wyścigi samochodowe Targa Florio na Sycylji, zwane wyścigiem siedmiu tysięcy wiraży, przyniosły w tym roku zwycięstwo włoskiemu przemysłowi automobilowemu.

Triumfował Varzi na Alfa-Romeo w 6 godzinach 55 min. 16,6 sek (szybkość średnia 78 klm./g.). Drugie miejsce przypadło w udziale zeszłorocznemu zwycięzcy Bugattiemu, kierowanemu przez Chirond, który przebył dystans w 6 godz. 57 min. 5,6 sek.

Zjazd właścicieli taksówek w Poznaniu

Dowiadujemy się, że z okazji W. M. K. T. odbędzie się w Poznaniu 16 bm. *Zjazd Delegatów Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych* z całej Polski. W Zjeździe weźmie udział około 600 delegatów. Tematem obrad będą sprawy komunikacji samochodowej szeregu miast polskich.

Obrady kupców i przemysłowców samochodowych

Dnia 7. bm. odbyły się w Poznaniu obrady przedstawicieli Zrzeszenia Kupców i Przemysłowców Branży Samochodowej z całej Polski prócz Gdańska, w czasie których omawiano kwestje żywotne dla branży samochodowej. Narady odbywały się pod przewodnictwem p. Krupki, prez. Koła Kupców i Przemysłowców Branży Samochodowej i dały w wyniku uchwały, które wywrą wpływ decydujący na dalszy rozwój tej branży.

Ogólnopolski Kongres Autobusowy w Poznaniu

Obrady odbędą się 21 i 22 bm.

W dniach 21 i 22 lipca rb. odbędzie się w Poznaniu z okazji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki I-szy Ogólnopolski Kongres Komunikacji Autobusowej, pod protektoratem ministra Robót Publicznych, prof. dr. Maksymiljana Matakiewicza.

Prace kongresu podzielone będą między pięć sekcyj: prawną, techniczno-eksploatacyjną, drogową, miejskiej komunikacji autobusowej oraz organizacyjną. Tematem obrad będą najżywotniejsze i najaktualniejsze sprawy komunikacji autobusowej w Polsce, m. in. projekt koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych, potrzeby komunikacji autobusowej i jej urządzeń, sprawa normalizacji podwozi i nadwozi autobusów, uruchomienie państwowych przedsiębiorstw autobusowych, stosunek komunikacji autobusowej do kolei w Polsce, sprawa ustawy o państwowym funduszu drogowym itd.

Otwarcie Kongresu nastąpi w wielkiej reprezentacyjnej sali wystawy. Udział w obradach weźmie około 500 przedsiębiorców autobusowych z całej Polski.

Oryginalne aresztowanie

Aresztowanie sławnego Fokkera za akrobatyczne loty.

Donoszą z Nowego Jorku, że na lotnisku Roosevelt Field aresztowała policja sławnego konstruktora samolotów Fokkera za to, że nie posiadając dyplomu pilota, wykonywał ponad lotniskiem karkołomne loty akrobatyczne.

Oryginalność tego czynu amerykańskiej policji polega na tem, że Fokker jest bodaj najsławniejszym na świecie konstruktorem lotniczym i doskonałym pilotem. Między innemi Fokker zbudował zwycięski samolot „Southern Cross", na którym Kingsford Smith dokonał przelotu ponad Atlantykiem.

W Polsce samoloty Fokkera obsługują z najlepszem powodzeniem nasze linje lotnicze.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Motocykliści i rowerzyści nie zapominajcie o Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki. Kto chce zobaczyć najnowsze kreacje przemysłu rowerowego i motocyklowego, powinien obejrzeć te bogato obesłane działy na Wystawie. Motocyklistom zwracamy uwagę na najszybszy motocykl świata, który z racji Wystawy został przysłany z Niemiec do Poznania i znajduje się obecnie na jednem ze stoisk w Wieży Górnośląskiej. Rowerzystom radzimy zapoznać się z najnowszemi wyrobami fabryk krajowych i zagranicznych, pokazujących rowery od tanich i prostych począwszy, a kończąc na najdroższych maszynach wyścigowych.

Rowery ze skrzynką biegów

Jako nowinkę na M. W. K. T. możemy oglądać rowery, wyposażone w zmienną przekładnię. Rowery te mało u nas znane, wzbudzają pośród sportowców duże zainteresowanie. W powyższej sprawie wyłoniła się nawet poważna dyskusja na temat zalet i wad rowerów tego typu. Aby wątpliwości te rozstrzygnąć, zwróciliśmy się do jednego z rowerzystów, który już dawniej posiadał podobny rower. Jego zdaniem, rower z biegami, jako maszyna sportowa, jest znacznie lepszy od roweru zwykłego. Dla poparcia swego twierdzenia opowiedział nam co następuje:

„W 1910 roku pierwszy raz zobaczyłem rower z cudowną piastą tylnego koła, zaopatrzoną w skrzynkę biegów. Był to angielski Ralley. Skuszony jego pięknym wyglądem, sprzedałem mego starego Adlera i kupiłem nową maszynę. Początkowo nie umiałem wykorzystać jej zalet i z przyzwyczajenia jeździłem zawsze na jednym biegu. Potem dopiero, kiedy technik składu, w którym rower kupiłem, dostosował mi odpowiednie koła zębate, potrafiłem ocenić wartość zmiennych biegów. Zalety ich występowały szczególnie w mojem rodzinnem mieście Kijowie, bardzo górzystem i rozległem. Celem dokładnego sprawdzenia, w jakim stopniu zmienne biegi przyczyniają się do ułatwienia mi jazdy, zorganizowałem coś w guście małego konkursu. Okazało się, że na średniej drodze, jako nieco gorszy rowerzysta, pozostawałem za mymi kolegami wtyle, natomiast na trudnej drodze i na wzniesieniach, dzięki korzystaniu z pierwszego biegu (czasami drugiego) kolegów moich wyprzedzałem. Największa różnica występowała na dłuższych i więcej stromych górach, na które ja łatwo wjeżdżałem, natomiast konkurenci musieli już prowadzić swe maszyny w ręku. Tak samo na bardzo równej szosie lub przejeździe z wiatrem, czy też przy zjeżdżaniu z dłuższych pochyłości, trzeci bieg wykazywał swoje zalety, pozwalając mi na pędzenie maszyny z taką szybkością, że inni rowerzyści korzystali lub z wolnego biegu, lub też kręcili nogami niczem śmiga samolotu.

Dziś posiadam też rower, jednakże bez biegów, gdyż przed paru laty nie mogłem takowego w Poznaniu nabyć. Muszę jeszcze dodać, że z mego Ralleya przestałem korzystać nie dlatego, żeby mu się zepsuły biegi, lecz z powodu kolizji z pewnym sympatycznym Fordem, który okazał się mocniejszy od mego roweru".

Jak widzimy, rowery z biegami cieszą się wielkiem uznaniem pośród rowerzystów, którzy potrafią zalety ich wykorzystać. Rozumie się, że rowery te muszą być dobrze wykonane, inaczej bowiem powodzenie może zamienić się w coś wręcz przeciwnego.

R. K.

Jeszcze o torze kolarskim w Poznaniu

Od dłuższego czasu prowadzimy w naszym tygodniku akcję, zmierzającą do jak największej popularyzacji sportu rowerowego. Chociaż pismo nasze nie jest przeznaczone ściśle dla sportsmenów, a rozchodzi się przeważnie pośród przemysłowców i kupców metalowych, akcja nasza wywołała oddźwiek i w kołach sportowych, którym widocznie u nas w Poznaniu brakuje swego specjalnego organu. Między innemi zwrócił się do nas z propozycją współpracy Poznański Okręgowy Związek Kolarski, zrzeszenie bardzo poważne. Ponieważ powyższy Związek dąży do tego samego celu, mianowicie do popularyzacji sportu rowerowego, zamierzenie jego chętnie będziemy popierali.

Poznański Okręgowy Związek Kolarski nadesłał nam w sprawie toru kolarskiego artykuł z prośbą o zamieszczenie. Ze względów jednak na to, że w sprawie tej pisaliśmy już parokrotnie (ostatni artykuł zamieszczony był w nr. 27 „Rynku Metalowego i Maszynowego" z dnia 5 lipca b. r.), nadesłanego artykułu nie podamy w całości, a przytoczymy tylko najważniejsze ustępy.

Otóż powyższy artykuł podkreśla, że brak zainteresowania sportem rowerowym w Poznaniu jest spowodowany brakiem toru kolarskiego, na który zdobyć się nie może nasze miasto. Dalej czytamy: „Tor kolarski, to najgłówniejsza podstawa rozwoju kolarstwa, podniesienia przemysłu rowerowego; tor kolar-

ski to najlepszy środek propagandowy, który nie zawiedzie pokładanych w nim nadziei; jednem słowem — tor kolarski to rzecz, bez której Poznań obejść się nie może i nie powinien."

Dalej dowiadujemy się, że Poznański Okręgowy Związek Kolarski szczególnie wziął sobie do serca sprawę posiadania toru i wytęża wszystkie siły, by przy pomocy kompetentnych czynników i ofiarności społeczeństwa, tor taki stworzyć. Na zakończenie powyższego artykułu Związek zwraca się z prośbą do prasy, aby ta ostatnia poświęcała więcej miejsca kolarstwu.

Jak widzimy, są u nas ludzie chętni i pełni energji i brak im tylko szerszego poparcia społeczeństwa, nieuświadomionego jeszcze z powodu braku odpowiedniej propagandy.

Zorganizowanie grupy fabryk rowerów

Dnia 23 czerwca rb. w lokalu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych odbyło się zebranie przedstawicieli fabryk budujących rowery.

Na zebraniu było reprezentowanych 13 fabryk, w tem 3 fabryki z Warszawy, 2 z Bydgoszczy, dwie z Gdańska i po jednej z Poznania, Bielska, Przemyśla, Katowic, Łodzi i Będzina.

Na przewodniczącego zebrania zaproszono p. dyrektora W. Zdanowicza (Sp. Akc. „Inventia"), na zastępcę p. inż. Br. Wahrena, a na sekretarza p. Z. Breitenwalda.

Po odczytaniu i zatwierdzeniu protokółu zebrania, które odbyło się w Poznaniu dnia 29 listopada 1929 r., wicedyrektor P. Z. P. M. p. inż. K. Pichelski zreferował sprawę zorganizowania grupy fabryk rowerów przy Polskim Związku Przemysłowców Metalowych. W dyskusji przedstawiciele fabryk nie należących do Związku zapowiedzieli zgłoszenie swoich fabryk na członków P. Z. P. M.; następnie postanowiono zorganizować fabryki rowerów w Grupę XIV. Przedstawiony przez p. K. Pichelskiego regulamin Grupy został przyjęty.

W następnym punkcie porządku obrad p. dyrektor W. Zdanowicz wygłosił referat o konkurencji jednej z fabryk Państwowych Wytwórni Uzbrojenia, która uruchomiła oddział składania rowerów z części zagranicznych, a następnie rozpoczęła produkcję rowerów. W dyskusji nad powyższym referatem postanowiono opracować drugi memorjał do władz rządowych (pierwszy był złożony 27 listopada roku ub.) z prośbą o wzięcie w opiekę prywatnego przemysłu rowerowego, który dotychczas z roku na rok stale się rozwijał.

W sprawie porozumienia odnośnie cen na części rowerów i gotowe rowery postanowiono w ciągu miesiąca przesłać do biura Grupy cenniki minimalne w celu opracowania przez Zarząd Grupy cennika obowiązującego i przedstawienia go, wraz z projektem umowy porozumienia, na następne zgromadzenie, które ma się odbyć we wrześniu rb.

Do Zarządu nowozorganizowanej Grupy Fabryk Rowerów zostali wybrani głosowaniem kartkami pp.: W. Zdanowicz („Inventia"), K. Lipiński („Ormonde") i B. Wahren („B. Wahren"). *(„Przem. Met.")*

CIEKAWOSTKI MOTOCYKLOWE

Nowocześni żebracy

Każda minuta droga.

Świat całym pędem idzie naprzód i ktoby chciał jeszcze podawnemu robić pieszo 20—30 km. dziennie, ten niewiele zdobędzie, bo wyprzedzą go wszyscy inni.

Uznając całą słuszność tej zasady, trójka żebraków berlińskich, dwóch mężczyzn i jedna dama, nabyli motocykl z wózkiem, by w godny 20-go wieku sposób zdobywać kawałek żebranego chleba. Oto w jaki sposób:

Niedawno trójka ta pędem zawitała na swym motorowym rumaku z Berlina do Koenigswusterhausen. Tam zatrzymano się przed jedną z najlepszych restauracyj, zamówiono tylko kawę, którą spożyto, posilając się chlebem i zapasami zdobytemi po drodze, podzielono miasto na rewiry i zabrano się ochoczo do „pracy".

Dama pozostała przy motocyklu, a „panowie" obiegli szybko swoje rewiry i po trzech godzinach powrócili, obładowani użebranym chlebem, ubraniem i gotówką.

Wypito drugą kawę. Dama odebrała pieniądze i sumę całą zapisała do „książki buchalteryjnej" i nie tracąc czasu, całe towarzystwo ruszyło dalej w podróż z szybkością 100 km. na godzinę.

Po upływie kwadransa wszyscy byli już w Mittenwald, gdzie przeprowadzono znowu planową akcję.

Dama przytem zajęła się wróżeniem z kart.

Po kilku godzinach znowu dobrane trio jechało dalej.

Tak się dzisiaj zdobywa chleb.

ELEKTRO- i RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Rozwój Korporacji Przemysłu Elektrotechnicznego

Ustawa przemysłowa z roku 1927 wprowadziła w zawodzie elektrotechnicznym zasadniczą zmianę. Dotychczasowe rzemiosło zaliczono w myśl ustawy do przemysłu, co pociągnęło w skutkach, że zawód elektrotechniczny wyszedł z pod opieki Izb Rzemieślniczych. W latach 1928 i 1929 nie istniała organizacja zawodowa, mogąca zawodowi elektrotechnicznemu zastąpić brak opieki. Cechu, wzgl. Izby Rzemieślniczej. Stan ten groził ujemnem odbiciem się na rozwoju wiedzy fachowej adeptów zawodu elektrotechnicznego. Wobec tego zainicjował Związek Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych na Woj. Poznańskie i Pomorskie z końcem roku 1929 stworzenie Korporacji Przemysłu Elektrotechnicznego, opartej o odnośne przepisy polskiej ustawy przemysłowej z 1927 roku.

W połowie stycznia br. rozpoczęła Korporacja swą działalność, której dotychczasowe rezultaty świadczą najlepiej o potrzebie stworzenia tej organizacji.

Korporacja liczy obecnie 103 członków, którzy zgłosili dotychczas blisko 300 uczni do rejestracji. Przeprowadzono dwa egzaminy, którym poddało się z dodatnim wynikiem 25 uczni. W najbliższych dniach odbędzie się egzamin, do którego zgłosiło się 20 kandydatów. W jesieni br. przeprowadzi Korporacja egzaminy kwalifikacyjne, mające zastąpić dawne egzaminy mistrzowskie. Również jesienią br. urządzi Korporacja popularny kurs z teorji prądu zmiennego, przeznaczony przedewszystkiem dla uczni na prowincji, którzy nie mają sposobności zapoznania się z prądem zmiennym.

Poważna ilość członków Korporacji pozwala mieć nadzieję, że niebawem reszta ociągających się elektroinstalatorów uzna potrzebę zrzeszenia się. Gdy zastanowimy się, że w Województwie Poznańskiem jest 157 elektro-instalatorów i 39 elektrowni, czyli razem 196 osób, wzgl. instytucyj, mogących przystąpić do Korporacji, należy liczbę 103 członków, osiągniętą w tak krótkim czasie, uważać za poważny sukces. Również jako sukces należy określić fakt, że na wzór Poznańskiej Korporacji projektuje się utworzenie Korporacji w Woj. Pomorskiem i Warszawskiem.

Dynamika handlu zagranicznego Anglji w dziedzinie wyrobów elektrotechniki

Angielski przemysł elektrotechniczny, który w ostatnich latach w dziedzinie eksportu maszyn i aparatów elektrycznych zajmował dalsze miejsce po Ameryce i Niemcach niewiele również postąpił naprzód i w 1929 r. Eksport ten wzrósł bowiem z 18,32 na 19,53 milj. funt., a zatem o 1,21 milj. funt. szt. Wahania w cyfrach eksportu zauważyć można w dziale maszyn elektrycznych, prądnic, silników kolejowych, materjałów instalacyjnych oraz kabla podmorskiego dla telegrafji i telefonji, natomiast znaczny wzrost eksportu wykazuje dział przewodów i kabli, lamp żarowych oraz aparatów telefonicznych i telegraficznych.

Podczas gdy eksport wyrobów elektrotechnicznych w ostatnim roku niewiele wzrósł, to natomiast import w tej dziedzinie wykazał znaczniejszy wzrost a m. z 6,44 na 8,4 milj. funt. szt. Z liczb tych wynika że wzrost importu wyrobów elektrotechnicznych do Anglji w okresie 1928—1929 wyniósł 1,96 milj. funt. szt.

Przy szczegółowem rozpatrzeniu przywozu wyrobów elektrycznych do Anglji w 1929 r. wynika że kraj ten posiada znaczne zapotrzebowanie na liczniki, maszyny i aparaty dla telefonji i telegrafji. Łączna suma przywozu w tym dziale wynosi 902.000 funt. szt.

Reasumując powyższe widzimy że dynamika handlu zagranicznego Anglji w okresie 1928 i 1929 r. przedstawiała się następująco:

	Eksport	Import
1928	18,32 milj. funt.	6,44 milj. funt.
1929	19,53 milj. funt.	8,4 milj. funt.
wzrost eksportu	1,2 milj. funt.	— milj. funt.
Wzrost importu	—	1,96 milj. funt.

Z liczb tych wynika że handel zagraniczny Anglji w dziedzinie wyrobów elektrotechnicznych jest dotychczas stale dodatni, wykazując wprawdzie tendencję spadku nadmiaru eksportu nad importem.

Przyjmowanie kandydatów na kurs telefoniczny

W związku z otwarciem z dn. 1 października br. kursu teletechnicznego w Warszawie Dyrekcje Poczt i Telegr. przyjmują kandydatów na powyższy kurs. Od kandydatów wymagane są następujące kwalifikacje: 1. ukończonych minimum 6 klas gimnazjum lub równorzędne wykształcenie, 2. odbyta służba wojskowa, jednak nieprzekroczone 30 lat życia wzgl. nieodbyta służba wojskowa, jednakowoż ukończonych 18 lat życia, przyczem najstarszy wiek nie może przekraczać 19 lat i 8 mies. z dn. 1-go października 1930 r.

Stacja kontroli długości fal

Tak w czasopismach fachowych, jak w prasie codziennej w ostatnich czasach ukazują się notatki o zainstalowaniu i funkcjonowaniu zagranicą t. zw. stacyj kontrolnych, przeznaczonych do kontroli długości fal, nadawanych przez różne radjostacje nadawcze.

Instytut Radjotechniczny niniejszym podaje do wiadomości, że Polska, jako państwo, należące do Radjowej Konwencji Waszyngtońskiej, również odniedawna posiada stację kontrolną. Stacja ta jest zainstalowana przy Instytucie Radjotechnicznym, dzięki finansowemu poparciu Ministerstwa Poczt i Telegrafńw, Minist. Komunikacji oraz „Polskiego Radja".

Zakres działania tej stacji jest zasadniczo obliczony na obszar Państwa Polskiego, niemniej jednak stacja ta swobodnie może odbierać i kontrolować fale, nadawane przez wszystkie stacje europejskie.

Pierwszy okres prób działania tej stacji jest już zakończony i poczynając od dnia 1 lipca b. r., stacja ta będzie działać normalnie, prowadząc regularną kontrolę nadawanych fal.

Wyniki tej kontroli w postaci tabeli i wykresów będą rozsyłane do zainteresowanych instytucyj oraz do europejskiej centrali kontrolnej w Brukseli.

Ważny wyrok niemieckiego sądu

Nawet na próbę nie wolno instalować radjodbiornika.

Sądownictwo niemieckie rozpatrywało niedawno sprawę jednego z inżynierów, który pragnął nabyć radjoodbiornik i pertraktował w tym celu z kilkoma firmami radjowemi. Wreszcie jednej z nich poruczył założenie w swem mieszkaniu aparatu na próbę, z tem, że nabędzie go, o ile będzie zadowolony z rezultatów odbioru. — Władze radjowe pociągnęły do odpowiedzialności sądowej tego inżyniera na podstawie przepisów, ustalających, że każdy, kto zainstaluje radjoodbiornik bez zezwolenia, skazany będzie na grzywnę. W motywach swoich sąd stwierdził: 1) nie jest motywem usprawiedliwiającym, iż oskarżony założył aparat nie sam, lecz zlecił tę czynność firmie innej, wiedział bowiem, że zezwolenia nie posiada.

2) tłumaczenie się oskarżonego nieznajomością prawa nie może być wogóle brane pod uwagę, w danym zaś wypadku jest sprawą bardzo wątpliwą, by inżynier nie znał przepisów, dotyczących instalacji odbiorników;

3) fakt, iż nabywca nie zapłacił za radjoaparat nie jest wystarczający dla jego obrony, gdyż oskarżony korzystał z aparatu i rzeczą jest już obojętną, czy aparat ten stanowił jego własność, czy też był jedynie przedmiotem prób, wystarcza sam fakt posiadania w swem mieszkaniu radjoobiornika bez zezwolenia;

4) wreszcie nie usprawiedliwia oskarżonego zeznanie, iż działał w dobrej wierze i bez chęci naruszenia prawa — stanowi tylko okoliczność łagodząca.

Na tych podstawach zapadł cytowany wyrok.

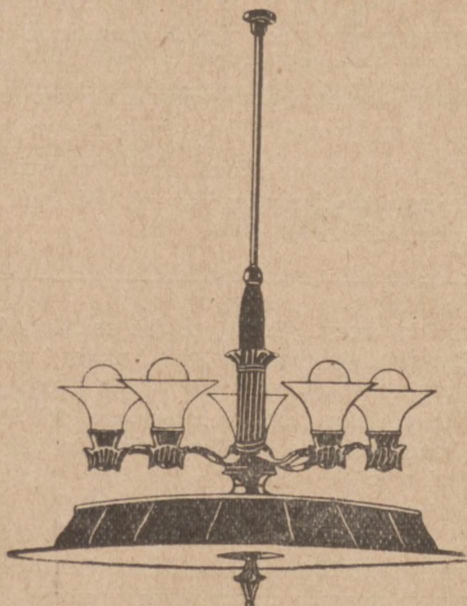
Wprowadzone obecnie nowe przepisy przewidują jednak w Niemczech możność wypróbowywania aparatu radjowego w ciągu stosunkowo bardzo krótkiego czasu bez konieczności meldowania o tem i opłacania abonamentu radjowego.

Uniwersytet radjowy w Ameryce

W wielu krajach wprowadzono już radjo zarówno do ludowej jak i średniej szkoły. Szkolne radjo oddaje duże usługi i cieszy się zasłużonem powodzeniem. Należało zatem prypuszczzćać, że w najbliższym czasie podjęte będą prace w kierunku stosowania radja również dla celów wyższych studjów. W St. Zj. opracowane już są d - kładne plany, które mają zostać zrealizowane w najkrótszym czasie.

Aby zapewnić tej, tak ważnej dla ludności, akcji jak największe powodzenie należy wytężyć wszystkie siły i wykorzystać wszelkie możliwości. W tym celu powołano do współpracy wiele stacyj radjowych oraz wszystkie uniwersytety Ameryki.

Każda stacja nadawcza, biorąca czynny udział w tym radjowym uniwersytecie, obowiązana będzie nadawać co wieczór jeden odczyt, przyczem każdy przedmiot opracowany i wykładany będzie przez różnych profesorów tak aby słuchacz, któremu nie odpowiada prelekcja jednego profesora, mógł korzystać z wykładu innego, bardziej dlań zrozumiałego. Uniwersytet radjowy powinien obejmować



Najnowszego stylu 8947

lampy elektryczne
i żyrandole

kupuje się najtaniej w fabryce

M. Nowak, Poznań, Chwaliszewo 49

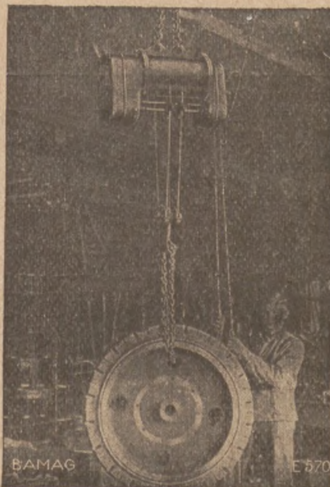
TELEFON 3470 TELEFON 3470

BAMAG

Elektryczne wielokrążki

systemu profesora Gensel, D. R. P.





przynoszą wszystkim, jak to widoczne z obok umieszczonego obrazu z przemysłu maszynowego wielkie korzyści i oszczędności czasu i sił robotniczych.

Jeden z nabywców takiego elektrycznego wciągu wielokrążkowego Bamag pisze nam:

...jestem z dostarczonego do mej fabryki maszyn wciągu elektrycznego Bamag bardzo zadowolony. Używając tego wciągu elektrycznego, zaoszczędzam stale wiele sił robotniczych i codziennie przekonywuję się ponownie, że taki wielokrążkowy wciąg elektryczny jest jednym z najskuteczniejszych czynników do obniżenia kosztów produkcji i utrzymania ruchu w przedsiębiorstwie, bez którego dziś żaden zakład przemysłowy utrzymać się nie zdoła.

8440 **Zastępstwa:**

S. DUCHOWSKI, POZNAŃ, Aleje Marcinkowskiego Nr. 1.
GUSTAW KOSCHADE, ŁÓDŹ, Radwańska 46.
Nadinż. H. TEPELMANN, KATOWICE, ulica Kościuszki 44.
WARSZAWSKA FABRYKA MASZYN WINDOWYCH „SIŁA“ WARSZAWA, ulica Chłodna 5.
HODAM & RESSLER, GDAŃSK, Hopfengasse 81/82.

BAMAG DESSAU

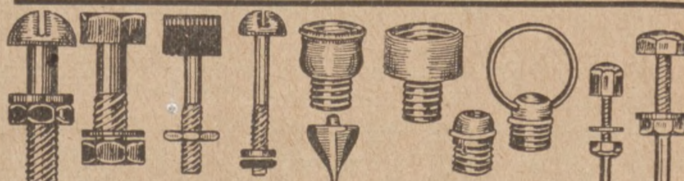
ZJEDNOCZONE PRZEDSIĘBIORSTWA ELEKTRYCZNE

INŻ. K. GAERTIG i SP. T. Z O. P.

Poznań Pocztowa 26



8910



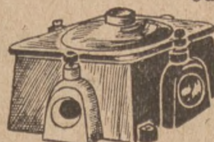
„ENERGJA“

Poznań, ulica Marsz. Focha 93

Fabrykacja artykułów elektrotechn.

Zaciski tablicowe

od 20—40—60—80—100 amp.



Puszki stal. pancerne

11, 13,5, 16, 21, 29, 36 mm

Ceny konkurencyjne!



8558

Aparaty nagrzewacze

paro-powietrzne „Radiolo“

do ogrzewania dużych pomieszczeń oraz suszenia i odemglania;

wykonane z baterjami z rur żebrowych kutożelaznych.

Szybkie i równomierne nagrzewanie!

Inż. J. H. B. Teepe, Łódź, Kopernika 40

Fabryka Ogrzewań Centralnych i Aparatów.

8449

wszystkie fakultety normalnego uniwersytetu i być zorganizowany w taki sam mniej więcej sposób. Jednakże wykłady odbywać się muszą wyłącznie w godzinach wieczornych, tak, aby studenci mieli jak najwięcej wolnego czasu do nauki.

Przewidziane jest również, że po przesłuchaniu pełnego kursu, obliczonego na 4 lata, słuchacze mogą składać egzamin, aby otrzymać odpowiedni stopień akademicki. Kandydaci muszą wówczas wylegitymować się z przesłuchania całego kursu radjowego. Aby dać możność podobnego wylegitymowaniu się, na początku i na końcu każdego wykładu nadawane będzie każdorazowe hasło. Przystępując do egzaminu kandydat musi przedstawić te hasła, jako dowód przesłuchania kompletnego kursu.

Jeżeli plany te zostaną wprowadzone w życie, wkrótce będą w Ameryce doktorzy, którzy zdobyli swój tytuł za pośrednictwem radja.

Z szerokiego świata

ZMIANY W RADJOFONJI FRANCUSKIEJ.

Paryska radjostacja „Radio-Paris" rozpoczęła wielkie roboty budowlane na wzgórzu de la Tasse, przy linji kolejowej N 34 pomiędzy Essarts de Roi i Saint-Rémy L.Honoré. Stanie tam wkrótce wielka radjostacja o sile 60 kw. w antenie. Otwarcie jej ma nastąpić w październiku r. b. Roboty są daleko posunięte. Będzie to najsilniejsza radjostacja we Francji.

P. T. T. buduje również silną stację w Pontoise, która ma zastąpić obecną stację, należącą do l'Ecole Supérieure des P. T. T. i służyć rządowi do celów zarówno radjotelegraficznych jak i radjotelefonicznych na wielkie dystanse. Roboty są już na ukończeniu. Poza tem rząd francuski zamierza wybudować jeszcze jedną stację krótkofalową tak silną, aby ją słychać było w kolonjach. Ma ona stanąć w okolicy Saint Germain en Laye w pobliżu Champhourby. Dziś pasą się tam jeszcze najspokojniej krowy, a już wkrótce mają się rozpocząć roboty budowlane. Plany robót są już zatwierdzone. Bardzo być może, że zostanie tutaj przeniesiona także i l'Ecole Supérieure des P. T. T., która nie może już pozostawać dłużej na rue de Grenelle.

Podobno i Radio-Vitus nosi się z zamiarem wybudowania nowej stacji w okolicach Fontainebleau.

Poza tem przybędzie wkrótce Francji jeszcze jedna radjostacja w Strassburgu. Tymczasowo działa tam mała stacyjka nadawcza, prowadzona bezinteresownie przez Radio-Club du Bas-Rhin, którego prezesem jest M. Conturier dyrektor podatków bezpośrednich. Ale działalność tej stacji jest dotychczas bardzo ograniczona. Rząd jednak chce mieć w Alzacji radjostację o wielkiej mocy. Zakupione już zostały odpowiednie grunta w Brumath, wypracowano plan budowy i za kilka miesięcy mają się rozpocząć nadawania próbne z mocą 12 kw. na fali 346 metrów, która jest zarezerwowana dla Strassburga. Stacja ma kosztować 4 do 5 miljonów franków i będzie gotowa na jesieni r. b.

NOWE RADJOSTACJE W EUROPIE.

Międzynarodowa Unja radjofoniczna w Genewie, która ma być regulatorem stosunków, panujących w eterze europejskim i walczy od dłuższego czasu z przeładowaniem eteru i brakiem fal radjowych do rozdania, okazuje się zupełnie bezsilną wobec ciągłego przybywania nowych radjostacyj i kilowatów. Węgry przystąpiły do budowy nowej stacji o sile 120 kw. przyczem istniejąca dotychczas stacja w Budapeszcie nie ma być skasowana, a szereg stacyj przekaźnikowych na prowincji ma jeszcze przybyć. Grecja buduje trzy nowe stacje: w Zann, Sita i Caro. Mussolini w ciągu r. b. ma otworzyć osobiście stacje w Trieście, Palermo i Prato Smeraldo koło Rzymu. Na fali Neapolu pracować ma jakaś inna stacja o mocy 50 kw. Belgja również zapowiada otwarcie nowej stacji na zarezerwowanej fali 208,3 m. jeszcze w roku bieżącym. Słowem trzeba w bliskim czasie spodziewać się nowego chaosu w eterze europejskim. Ale pocó się martwić zawczasu. Przebywaliśmy już tyle chaosów. (Radjo).

UPAŃSTWOWIENIE RADJA W URUGWAJU.

W Urugwaju wydana została ostatnio ustawa, na mocy której Rząd przejmuje wszelkie sprawy, związane z radjem.

Kierownictwo obejmie komisja, składająca się z 5 osób.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Dr. Inż. Tadeusz Świeżawski.

Narzędzia do spulchniania roli

W następstwie poprzednich art. pośw. historji rozwoju pługa aż do czasów najnowszych warto przytoczyć instruktywny też dla kupca art. dr. Inż. Tad. Świeżawskiego z „Rolnika" (Nr. 28) o znaczeniu spulchniaczy roli.

Z wszystkich narzędzi do uprawy roli tylko właśnie pług najmniej przeciera i wygładza cząstki roli w stosunku do wywieranego skutku spulchniania, które urabia najnaturalniejszym sposobem. O działaniu pługa można powiedzieć, że jego przewracanie skiby jest tylko na to potrzebne, aby cząstki roli najlepiej się rozkruszyły. Wszelkie spulchniacze, kultywatory, grubery najpierw nie spulchniają roli w całej rozciągłości, a w stosunku do swej działalności rozdrabniającej daleko więcej, niż pług, wygładzają cząstki ziemi, trąc o nie podczas pracy. Tylko ciężkie wałki rozduszają czasem grudy, wywieraniem na nie nacisku swym ciężarem i skutecznem ich rozkruszaniem według naturalnych złożeń i powierzchni usypiskowych, ale naogół wałków używa się jak najmniej, ponieważ one przedewszystkiem zgęszczają cząstki roli, zmniejszają zatem pożytecznie tylko wyjątkowo za wielkie spulchnienie, a powodują wzmożenie ilości kanalików włoskowatych do podsiąkania roli, względnie właściwsze rozmieszczenie wilgoci w pewnych wypadkach. Taki skutek jest szczególnie pomyślny, jeżeli dokonują zagęszczenia głębiej pod wierzchnią warstwą roli t. zw. ugniatacze podskibia Campbella, które wąskiemi a ostremi i oddalonemi wzajemnie pierścieniami potrafią wcisnąć się głębiej i na wypadek zanadto wyschniętej roli doprowadzą wilgoć z niższych warstw do wyżej położonych.

Tak kultywatory, jak i wszelkie wałki są zatem tylko wyjątkowo stosowane, kiedy nie udała się orka należycie i spulchnienie pługiem dokonane, albo niepomyślna pogoda spowodowała niekorzystne ułożenie cząstek roli z niewłaściwem w niej rozmieszczeniem powietrza i wody.

Za to brony i włóki występują oprócz pługa jako narzędzia zawsze nieodzowne, ponieważ spulchnienie wierzchniej warstwy, żeby najlepiej pługiem już dokonane, podlega bardzo łatwo zepsuciu przez zewnętrzne wpływy. Nieraz także umyślnie zbytnio rozdrabniany i odcinany wierzchnią niegłęboką warstwę, aby przerwać połączenia z dolnemi warstwami kanalikami włoskowatemi na podsiąkanie; w ten sposób nadmiernem osuszeniem płytkiej warstwy zewnętrznej nie dopuszczamy do wysuszenia całej reszty roli lub taki niedostatek wilgoci przynajmniej opóźniamy.

Zwykła brona rozdrabnia rolę na kilka centymetrów wierzchniego pokładu wgłąb uderzeniem zębów przesuwanych wężykowatym ruchem, częściowo mieszając wzajemnie roztrącane grudki. Skutek takiej pracy jest właściwy, ponieważ grudki pękają w naturalnych powierzchniach usypiskowych, a korzystny, o ile rozdrobnienie nie idzie zadaleko, t. j. o ile nie wytwarza się pyłu, złożonego z drobniutkich cząsteczek poszczególnych składników gleby. Takie cząsteczki wykazują wtedy budowę luźną, bez gruzełków i grudek, brak więc właściwości gąbczastych roli. Wobec tego bezpośrednim następstwem przykrycia roli pyłem jest takie gęste ułożenie się tych cząsteczek, że dopływ i odpływ powietrza i gazów do roli i nazewnątrz zostaje znacznie utrudnione, a szczelne doleganie rozpylonych cząstek stwarza mnóstwo kanalików włoskowatych, które wciągają wiele wilgoci od spodu i powodują o wiele prędsze wyparowanie, czem rolę szybko osuszają. Same zaś rozpylone cząsteczki przez spodnią wilgoć ze spodu, czy z góry z opadów często zalewają się w twardą skorupę, nieprzepuszczającą już zupełnie powietrza i wody.

Wogóle należy stosowanie brony zwykłej ograniczać, jeżeli zachodzi niebezpieczeństwo wytwarzania pyłu. W takim wypadku posiłkujemy się z korzyścią t. zw. broną talerzową, której wolno obracające się wklęsłe talerze, przez zwrócenie tej wklęsłości nieco skośno do kierunku pociągu, działają bardzo podobnie do działania małej cylindrycznej odkładnicy pługa, wzruszając, przerzucając i mieszając

cząstki roli w całej warstwie od dolnego zasięgu zanurzenia ostrej krawędzi talerza, aż do powierzchni. A wykonują to nietylko spokojnie, bez tworzenia pyłu, ale też przewracają cząstki sprawniej, niż pług wobec tego, że ziemię prawie bez tarcia posuwistego przez wolne obtaczanie talerza podciągają nieco do góry i mieszając odwracają. Zastosowanie bron talerzowych winno być jednak wykluczone wtedy, jeżeli krawędziami talerzy przecina się perz w porzę, umożliwiającej silniejszy rozrost perzu z poodcinanych kawałków.

Nie wytwarzają również pyłu nowoczesne włóki gracowe, które odkrawują niegłęboko wierzchnią warstwę, a przesuwane pod nią zmuszają cząstki ziemi do spiętrzania i przewalania się przez wierzch gracy, przez co cząstki zostają nieco rozdrobnione i po przemieszaniu ułożone wzajemnie bardziej luźno. Ostrzem swem jednak włóki gracowe wygładzają od spodu powierzchnię, po której się ślizgają, a też na całej górnej szerokości noża cząstki ziemi przecierają się, może szkodliwie, szczególniej kiedy nóż jest zbyt szeroki. Włóki dawne zwykłe, idące po wierzchu, służą przedewszystkiem do wyrównywania roli, np. po nastroszonej skibie, a więc po normalnie niewłaściwej orce, a, o ile mają wywierać skutek podobny do skutków bronowania, muszą być lekkie i wąskie, aby powierzchni zbytnio nie wygładzać, a działać uderzeniowo; wskutek uderzeń mogą też wytwarzać szkodliwy pył.

Tak brony, jak i włóki, jako narzędzia, bez których obejść się nie można, przynajmniej co się tyczy brony, działają tylko na niegłęboką wierzchnią warstwę, pozostaje zatem do spulchnienia całej głębokości roli tylko pług. Uznać bowiem musimy działanie kultywatorów, oraz wałków i ugniataczy podglebia jako wyjątkowo potrzebne i konieczne z powodu ogólnie przyjmowanej zasady jak najmniejszego i najrzadszego obrabiania roli. Zasady te nie stosuje się dlatego, żeby jak najmniej mieć pracy, ale żeby unikać szkodliwych wpływów narzędzi, t. j. tarcia o ziemię i przez to jej wygładzania, jako skutków bezwzględnie ujemnych, oraz żeby jak najrzadziej dawać sposobność do przydeptywania powierzchni roli kopytami zwierząt pociągowych, a nawet stopami ludzkiemi, ponieważ przydeptywanie zagęszcza cząstki roli i zmniejsza spulchnienie.

Ta zasada prowadzi do orania w strefie umiarkowanej na całą głębokość warstwy uprawianej przynajmniej t. zw. orką siewną tylko raz do roku, jużto pod zimę, jużto dopiero z wiosną, oraz — według nowoczesnych stwierdzeń — do koniecznej wegetacji roślin użytkowych na każdem polu każdego roku, bez pozostawiania — jak dawniej — ugoru, życie bowiem rośliny, jej rozkorzenienie się dzięki właściwym warunkom bytu tak dla korzeni samych, jak też dla pędu, nad ziemią rosnącego, utrzymuje w najodpowiedniejszym naturze stanie pulchności roli, tworzy najlepszą, t. zw. najsprawniejszą rolę. Z chwilą ścięcia pędu nad ziemią pulchna na wierzchu rola prędko wysycha, skorupieje, a korzenie zamierają, przemieniając się zwolna w próchnicę (o ile dosyć dopływa powietrza), wogóle kończy się wtedy żywa wymiana wody, powietrza, kwasu węglowego, soli mineralnych, oraz rozwój użytecznych bakteryj. Musimy szybką podorywką nanowo porozorywać tak niedawno świetny układ cząstek, dobrze przewietrzyć i przykryć resztki roślinne w celu umożliwienia ich butwienia, wogóle starać się o należyte spulchnienie roli, pozostającej bez wegetacji. Na dłużej trudno nam utrzymać wtedy właściwy

stan struktury i lepiej po orce jesiennej zasiać znowu rośliny, aby swem życiem powstrzymywały zleganie roli, a utrzymywały dla siebie samych dobre spulchnienie, pobudzały bakterje do wzmożonej żywotności i doprowadzały rolę do najsprawniejszego stanu.

Różne przebiegi zimy i przedwiośnia wywierają na rolę i oziminę rozmaite wpływy co do stanu jej struktury, częściej niekorzystne, jak korzystne, na co jednak zwykle nie możemy wiele poradzić. Po orce zaś wiosennej łatwiej i prędzej utrwala się mechaniczne sprawne rozpulchnienie roli szybkim wzrostem roślin. W każdym jednak razie udaje się to z początku tylko tuż przy małych i słabo rozwiniętych roślinach, pomiędzy niemi zaś może następywać zleganie roli i pogarszać się stan struktury. Dlatego nadzwyczaj doniosłe jest zastosowywanie opełaczy, nietylko pomiędzy burakami, ale między rzadko rozstawionemi rzędami zbożowych, ponieważ lemiesze opełaczy, oprócz usuwania chwastów i zielska, wzruszają rolę płyciej lub głębiej, zależnie od potrzeby, właśnie w tych miejscach, gdzie rola zdala od roślin może doznać obniżenia swej sprawności. Skoro obok rosnące roślinki rozkorzenią się silniej i szerzej w kierunku międzyrzędzi, a pędy nad ziemią tych dorastających roślin zacienią powierzchnię, wtedy sama natura, już wówczas zupełna, żywotna i życiodajna, utrzyma sobie najlepszą strukturę roli, dostosowując się najwłaściwiej do zmiennych warunków zewnętrznych.

Na początku jednak, w założeniu, jeszcze bez pomocy rosnących roślin, musimy pługiem i tylko oraniem jednokrotnem w roku obrobić rolę w taki najlepszy stan spulchnienia, aby naturalny rozrost

roślin użytkowych odrazu znalazł najwłaściwsze warunki, jeszcze z nasienia, kiedy słabe roślinki nie mają dość siły na poprawienie niekorzystnej struktury roli. Skoro roślina w niemowlęcym i dziecinnym okresie ma możliwie najpomyślniejsze warunki rozwoju, to oczywiście dorastająca i dojrzała będzie bujniejsza, obfitszy i dorodniejszy wyda plon. Dlatego stosowne dobranie właściwego pługa do odnośnej roli i jej stanu wilgotności ma zasadnicze i rozstrzygające znaczenie dla spulchniania roli i wogóle dla produkcji rolniczej. Winno się zatem posiadać pod ręką w tem samem gospodarstwie na tę samą rolę pługi o różnych odkładnicach i z różnemi pomocniczemi urządzeniami w celu trafnego zastosowywania, a dokonywać orkę należy z największą starannością, poprawnie nastawionym i umiejętną ręką kierowanym pługiem.

Kultywator do pociągu motorowego

Do użytku za traktorem (ciągówką) o mocy 10 koni mechanicznych rzeczywistych zbudowała firma „Unja" kultywator o specjalnie wzmocnionej ramie i zębach. Człowiek umieszczony został na siodle, z którego zapomocą dźwigni może regulować głębokość pracy, oraz wyciągać i zapuszczać kultywator w robotę. Kultywator ten posiada koła o piastach (patent.) hermetycznie zamkniętych.

Do kultywatora przyczepiać też można włókę, brony lub walce, tak aby połączyć w jedno dwie operacje, oszczędzając tem samem znacznie czas oraz energję zużytą.

Do kultywatora tego dostarcza się wszelkiego rodzaju zęby, nie wyłączając najnowszego typu — półelastycznych.

Brony sprężynowe

Główną i charakterystyczną zaletą brony sprężynowej dwupolowej firmy „Unja" jest własność idealnego równania pola, co zawdzięcza temu, że posuwa się na płozach, a nie na kołach.

W konstrukcji tych bron usunięto wszystkie braki dawniej używanych systemów. Szczególną uwagę zwrócono na gładkość konturów, aby uniknąć zapychania się bron przez perz lub nawóz. Wszelkie zbyteczne okucia, łączniki, podpórki lane, zostały usunięte. Cała rama wykonana jest ze stali; części ślizgające się po ziemi podkute są stalowemi płozami. Wylżywanie i regulowanie zagłębiania zębów uskutecznia się zapomocą dźwigni, którą nawet w czasie ruchu z łatwością można poruszać. Zęby są tak umocowane, że mogą na ramie zajmować dowolne położenie, dzięki czemu można je zagęszczać lub rozszerzać. Brony te buduje się z jednej części lub dwu, połączonych zawiasowo, dzięki czemu osiąga się znakomite przystosowywanie brony do nierówności gruntu. Można je zresztą rozczepiać i używać osobno.

Przy wszelkich korespondencjach z firmami prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy"

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Przemysł budowlany w roku 1929

Według sprawozdania Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu.

Ogólne pogorszenie sytuacji gospodarczej najsilniej może odbiło się na przemyśle budowlanym. Nadto silna i ostro zima uniemożliwiła do końca kwietnia prowadzenie jakichkolwiek prac nawet przy wykończeniu zaczętych budynków. Mimo ciepłe lato i łagodna jesień ruch budowlany znacznie osłabł w stosunku do lat poprzednich i to tak w budownictwie prywatnem, jak i państwowem wskutek braków kredytów, których prawie że nie udzielano. W miastach, a zwłaszcza w Gdyni, stoją budowle w surowym stanie lub rozpoczęte i wstrzymane. Natomiast przebudowy starszych domów, sklepów i urządzeń mechanicznych, rozszerzania zakładów przemysłowych podejmowane były w zwykłem tempie. Ten zastój w ruchu budowlanym pociągnął za sobą kurczenie się przedsiębiorstw i pogoń za robotami, która przy istniejącym systemie przetargu publicznego prowadziła do ostrej walki konkurencyjnej i obniżania cen. Skutkiem tego zachwiane zostały finansowe podstawy firm, kroczących tą niebezpieczną drogą. Rok 1929 rozpoczął się w ciężkich warunkach finansowych dla firm budowlanych, a niesprzyjające konjunktury przy wzmagającej się niewypłacalności klientów doprowadziły przesilenie do maksymalnego napięcia w grudniu.

W przemyśle mineralnym główną rolę odgrywa przemysł ceglarski. Sytuacja tego przemysłu uległa znacznemu pogorszeniu, którego przyczyną był, obok ogólnego przesilenia gospodarczego, wspomniany spadek ruchu budowlanego. Pogorszenie to zaznaczyło się już przy końcu 1928 r., kiedy uwidoczniło się zmniejszenie zbytu, a cegielnie pozostały na początku 1929 r. z remanentem zapasów sięgającym 30 procent. Długotrwała zima, oraz silne mrozy na wiosnę opóźniły znacznie rozpoczęcie sezonu. Większość cegielń rozpocząć mogła produkcję dopiero w połowie maja czyli z 2 miesięcznem opóźnieniem w porównaniu z latami ubiegłemi. W ciągu roku najintensywniej pracowały cegielnie w III-cim kwartale, lecz już przy jego końcu większe zakłady zaczęły zmniejszać i hamować swą produkcję dla braku zapotrzebowania na cegłę, a niektóre nawet prace przerwały. W ostatnim wreszcie kwartale sytuacja cegielń pogorszyła się bardzo znacznie i ruch począł stopniowo zamierać, mimo łagodne warunki atmosferyczne, które sprzyjały ruchowi budowlanemu.

Zbyt na cegłę był minimalny, brak kredytów budowlanych, zupełny zastój w budownictwie, niezwykła ciasnota na rynku pieniężnym oraz ciężki stan rolnictwa polskiego spowodowały taki zanik rynku ceramicznego, jakiego dotąd nigdy nie obserwowano. Nadprodukcja napełniła magazyny zapasami, lecz nawet jesień nie poprawiła zbytu. Sezonowe ożywienie pożniwne i masowe wędrówki rolników po cegłę, obserwowane rokrocznie jesienią, zawiodły zupełnie, wobec zubożenia rolnictwa. W końcu roku pozostało w zapasie do 35 proc. całorocznej produkcji cegieł.

Ceny cegły ukształtowały się zniżkowo, wahając się od 80 do 60 zł za tysiąc loco plac cegielnia, a pod koniec roku notowano nawet sprzedaże poniżej kosztów własnych wobec zupełnego braku kredytów i krytycznej sytuacji poszczególnych przedsiębiorstw.

Sytuację przemysłu ceglarskiego pogarszała stale niewypłacalność firm, powiększająca się z miesiąca na miesiąc. Zaobserwować można było nastrój biernej rezygnacji i przemęczenie, wyrażające się tem, że nawet poważne firmy często nie ubiegały się o prolongaty weksli, lecz dopuszczały je do protestu wobec beznadziejnej sytuacji na rynku pieniężnym.

Ciężką sytuację przemysłu budowlanego i ceramicznego zaostrzało nadto nieterminowe regulowanie należytości za dokonane dostawy i roboty w instytucjach państwowych.

Przez podwyższenie taryf kolejowych, które zaszło od 1 października 1929 r. i to tak dla przewozu cegły jak i węgla i miału węglowego, własne koszty produkcji wzrosły a penetracja do dalszych dzielnic kraju została poważnie utrudniona.

W roku 1929 przeżywał przemysł ceramiczny najcięższy okres w ciągu ostatnich lat dziesięciu i jedynie wzmożenie prywatnego ruchu budowlanego drogą kredytów budowlanych może przyczynić się do poprawy sytuacji tak przemysłu ceramicznego jak i szeregu branż, związanych z budownictwem.

Fabryki papy dachowej notują po nieznacznem ożywieniu wiosennem znaczne pogorszenie, z powodu nikłego ruchu budowlanego i ogólnego zastoju, wypływającego z krytycznego położenia rolnictwa, głównego swego odbiorcy.

Fabryki tektury surowej zaznaczają coraz większy spadek produkcji (ca. 70%), i stałe pogorszenie, które dało się odczuć zwłaszcza przy końcu roku. Ilość zamówień w październiku spadła do minimum, naskutek czego produkowano na skład, a po zapełnieniu wszystkich magazynów, musiano w listopadzie wstrzymać dalszą fabrykację.

Wskutek ograniczonego zapotrzebowania w kraju powstała znaczna nadprodukcja a tem samem konkurencja, powodująć zniżkę cen, która już dotąd ledwie pokrywała własne koszty produkcji. Również i na rynkach zagranicznych dał się odczuć wpływ ogólnego kryzysu światowego, powodując dalszą choć nieznaczną zniżkę cen.

Konkurencja, zwyżka płac za robociznę (5%) zwyżka cen na węgiel kamienny (9,25%), podrożenie kosztów przewozów kolejowych (19—30%), brak długoterminowych kredytów oraz bardzo nieakuratna wypłacalność odbiorców, wytworzyły niesłychanie trudne położenie dla przemysłu tektury surowej.

Kapitał prywatny podejmuje akcję budowlaną

(w) Niezwykłe powodzenie państwowej pożyczki budowlanej pobudziło także prywatne czynniki do wzięcia żywszego udziału w akcji budowlanej. Przedstawiciele zjednoczonych przemysłów cementowego i metalowego złożyli w Banku Gospodarstwa Krajowego memorjał w tej sprawie. Akcja ta obecnie jest już w stadjum realizacji. Na ostatniem posiedzeniu Syndykatu Hut Żelaznych powzięto uchwały w której upoważniono władze Syndykatu do wejścia w skład organizacji przemysłów metalowego i cementowego pod firmą „Fundament", która ma dać początek akcji budownictwa miejskiego. Równocześnie tworzy się nowa organizacja p. f. „Drogi Betonowe", mająca za cel propagandę zwiększenia konsumcji cementu przez budowę próbnych odcinków dróg betonowych. Zagranicą sprawa ta posunęła się już daleko naprzód.

Próbne odcinki dróg o nawierzchni betonowej będą zbudowane na G. Śląsku, w woj. warszawskiem, oraz w starostwie chełmskiem. Ponadto próbne nawierzchnie betonowe ulic zostaną położone we Lwowie. Poza tem organizacja p. f. „Drogi Betonowe" wyposażać będzie budujących drogi betonowe w plany, odpowiednich instruktorów i t. p., celem za-

pewnienia jaknajsolidniejszego i najtrwalszego wykonania robót.

Zarząd nowej spółki ukonstytuował się w składzie pp.: dyr. W. Zbroski, dyr. inż. Eiger, dyr. Menn, dyr. Pusch i dyr. Heilperin. Rozpoczęcia akcji „Dróg Betonowych" spodziewać się należy już w najbliższym czasie.

WIADOMOŚCI DROBNE

SOLOMIT — NOWY MATERJAŁ BUDOWLANY.

Państwowe Zakłady Inżynieryjne wybudowały w porcie w ciągu kilku tygodni gmach dla Urzędu Pocztowo-Celnego z solomitu, to jest z płyt z słomy prasowanej grubości 10 cm. Dom taki jest niepalny, ciepły, przenośny i rozbieralny. Koszt budowy na konstrukcji żelaznej jest o 25% mniejszy, niż z cegieł. Metr budynku przy masowej produkcji z całkowitem urządzeniem wodociągowem, kanalizacyjnem i elektrycznem wynosi 53 złotych. Solomit krajowy produkowany jest w Dziedzicach.

SPADEK WYWOZU MATERJAŁÓW I WYROBÓW DRZEWNYCH Z POLSKI.

Według danych tymczasowych Głównego Urzędu Statystycznego wywieziono z Polski w miesiącach styczeń do końca maja b. r. 1.165.910 ton materjałów i wyrobów drzewnych wartości 148.152 tysięcy złotych, podczas gdy w tym samym okresie czasu roku ubiegłego wywieziono 1.256.450 ton wartości 164.714 tysięcy złotych. W szczególności zmniejszył się w bieżącym roku w podanym czasokresie wywóz papierówki, kopalniaków oraz kłodów, kloców i dłużyc, natomiast wzrósł nieco wywóz bali, desek i łat przy zmniejszeniu się jednakże wartości tych materjałów.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 9. 7. Związek Poznańskich Cegielni, Sp. z o. o., notuje za 1000 sztuk loco cegielnia cegłę iłową 58, dziurawkę 65, „Kleina Foerstera" 110, „Westfala" 12-stka 240, „Westfala" 15-stka 260, płyty ścienne 170, dachówka 150, kliny duże 265, kliny krótkie 240, gąsiory —, płyty ścienne —, dreny 1½ cala —, 2 cale —, 3 cale —, 4 cale —, 5 cali —, 6 cali —, 7 cali —, 8 cali —. Ceny spadły. Zapotrzebowanie ożywione, lecz tendencja jeszcze słaba.

Katowice, 9. 7. Ceny w hurcie za 1 m.³ loco skład Katowice: Belki 110, szalówka 85, łaty 110, stolarka 150—170, podłogowe 135 do 145, dębina 250, kopalniaki dol. 5.25. Zapotrzebowanie bardzo słabe zarówno z powodu zastoju w ruchu budowlanym, zwłaszcza na prowincji, jak i ograniczeń w eksploatacji kopalń. Drobni składnicy, nieposiadający dostatecznej gotówki, również wstrzymują się od zakupów.

Katowice, 9. 7. Ceny za 1000 sztuk loco wagon cegielnia górnośląska: Cegła zwykła 56 zł., — pustaki 65. Zatrudnienie w cegielniach znacznie zmniejszone z powodu pozostałych zapasów zeszłorocznych. Zbyt nieco żywszy. Ceny niższe.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 9. 7. Surówka odlewnicza Nr. 1 „Huta Pokój" oraz Górnośląskich Zjednocz. Hut Królewskiej i Laury — Reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odpow. w Warszawie, Aleja Jerozolimska 11; cena za tonę 220 zł. loco stacja wysyłająca.

Katowice, 9. 7. Ceny blachy cynkowej za 1000 kg. franco stacja Chebzie na Górnym Śląsku. Blacha cynkowa przy odbiorze 30 ton Ł. 25.5, od 5—30 ton 25.10, do 5 ton dla kupców 26.10 Ł., dla konsumentów i kupców detal. 27.10 Ł. Zapotrzebowanie nieco żywsze, nie stoi jednak w żadnym stosunku do normalnego zbytu w letnim okresie budowlanym.

Berlin, 9. 7. Urzęd. Not. w RM. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna dostawa cif Hamburg, Brema lub Rotterdam, 114¾, Oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, — w sztabach walco-

wanych i ciągnionych 194, Nikiel czysty 98—99 proc. 350, Antymon Regulus 48—50, Srebro w sztabach ca. 900 za kg. 46¾—48¾, Złoto w wolnych obrotach za 10 gram. 28—28.20, Platyna w woln. obrotach 1 gram 5—7.

Londyn, 9. 7. Srebro $15^{13}/_{16}$, — na dostawę 15¾, Złoto 85.0¾ d. za 1 uncję.

Londyn, 9. 7. Not. metali w Ł. za tonę. Miedź: Standard per kasa 47¾—$47^{7}/_{8}$, — 3 mies. $47^{11}/_{16}$—47¾, — Settl. $47^{7}/_{8}$, — Elektrolyt 53½—55½, — Best selected 54¼—55½, — Elektrowirebars 55½; cyna: Standard per kasa $133^{3}/_{8}$—133½, — 3 mies. 135¼—$135^{3}/_{8}$, — Settl. 133½, — Banka (obr. nieof.) 139, — Straits (obr. nieof.) $135^{5}/_{8}$; ołów: zagran. dost. natychm. $18^{1}/_{8}$, — terminowa $17^{15}/_{16}$, — Settl. $18^{1}/_{8}$; cynk: zwykły dost. natychm. 15¾, — termin. $16^{3}/_{8}$, — Settl. 15¾. Not. nieof.: rtęć 22¾, Wolfram 14½.

Nowy Jork, 9. 7. Not. metali w cts. za lb.: Miedź lake loco $11^{5}/_{8}$, — elektrolityczna loco 11½, fas. Nowy Jork 11¾, na 30-90 dni 11¾, Casting Refinery loco fob. Nowy Jork 11, cif Hamburg 12.30. Cyna Nowy Jork Straits loco 29.75, na lipiec 29.90, Ołów Nowy Jork loco 5.25, East St. Louis loco 5.15, Cynk East St. Louis loco 4.20, Srebro zagran. w cts. za uncję $33^{7}/_{8}$, Platyna 4½, Aluminjum 98—33 proc. loco $22\ ^{7}/_{8}$, Nikiel w sztabach loco 35, Blacha biała fob Pittsburg 5¼.

NOTOWANIA CEN NA ARTYKUŁY TECHNICZNE.

Hurtownia pasów transm., szczeliw węży, narzędzi, „ZENIT“, Kraków, Szpitalna 7, telefon 142-31 i 127-21.

		Zł	
1.	Płyty uszczeln. na wys. ciśn. or. „The plate Rowanit“	5.80	1 kg.
2.	Rzemyki do szycia pasów	10.80	1 kg.
3.	Rzemyki do szycia chromowe	14.30	1 kg.
4.	Proszek karborundowy	3.20	1 kg.
5.	Pakunki konopne, graf.	3.20	1 kg.
6.	Kompozycja 83 proc. gwar.	7.40	1 kg.
7.	Pasy „Balatoid“ n.p. 150 m/m. sz. × 5 przekł.	18.—	1 m.
8.	Bawełna do czyszczenia maszyn kolor. zagr.	1.28	1 kg.
9.	Gwintowniki, rozwiertarki 35 proc. rab., inne art. na zapytanie.		

Odsprzedawcom rabaty!

DRZEWO.

Poznań, 9. 7. Ceny wikliny przedstawiają się jak następuje: Za wiklinę korowaną białą płaci się obecnie ca. 36—40 zł. per 50 kg. za towar standaryzowany, dokładnie sortowany co do braków i długości oraz wiązany drutem w „egalizowane“ snopki franco polsko-niemiecka granica. Wikliną zieloną obecnie się nie handluje. Ostatnio ceny z marca za wiklinę zieloną „amerykankę“ były bardzo rozbieżne, od 5—8 zł. za 50 kg. Pomimo stała zwyżka w tym samym czasokresie ub. lat należy przypuszczać, że ceny za wiklinę zieloną z następnej kampanji obniżą się.

Bydgoszcz, 9. 7. Ceny tarcicy sosnowej w eksporcie franco wagon granica polsko-niemiecka w RM.: Sosnowy materjał odziomkowy od 6/4 I i II kl. ca. 92.—, sosnowy materjał odziomkowy słabszy 85.—, deski sosnowe z czubków i środków, drewno spławiane 60, — te same z drewna lądowego zupełnie bez popytu —, to samo odnosi się do towaru murszowego —, boki bezsęczne zdrowe 75, — nadsiniałe długie bez rysów 55, — krociaki 45. Ceny na rynku miejscowym: Kantówka od 8 m. dług. zł. 100—110, — belki ponad 6 m. dł. 125—130, Szalówka 60—65, Deski i bale obrzynane 95—100, — podłogowe heblowane i szpuntowane 130—140, — stolarskie wszystkich klas nieobrzynane 140—145, — murszowe 80—90. Podaż znaczna, — popyt znikomy.

Warszawa, 9. 7. Na rynku drzewa opałowego Miejskie Zakłady Zaopatrywania notują za tonę w zł. franco stacja Wileńska lub franco składy miejskie; Drzewo I gat. (piek.) sosnowe 57, II gat. —, szczapowe olszowe 50, brzozowe —, dębowe 55, rąbane sosnowe 69, prywatni hurtownicy notują franco st. Wileńska za tonę: Sosnowe I gat. piekarskie 50—60, twarde dębowe 40. Ceny bez zmiany.

Bydgoszcz, 9. 7. Dyrekcja Lasów Państwowych w Bydgoszczy notowała w mies. czerwcu b. r. przeciętnie za 1 m. sześc. budulca sosnowego loco wagon zł. 45, za 1 m. sześc. kopal. sosnow. loco wagon zł. 33, za 1 m. sześc. szczap sosnowych loco wagon zł. 16.50. Na przeciętnej odległości od stacji kolejowej 8 km. Ceny drzewa pozostały bez zmiany.

Katowice, 9. 7. Notowania drzewa podług komunikatu Depart. Leśnictwa za maj: Drzewo kopalniane zł. 42.30—44.50 za 1 m. sześc. Sosnowe materjały stolarskie za m. sześc. zł. 180—220, — deski podłogowe heblowane i szpuntowane za m. sześc. 150—170. Belki sosnowe 6 m. długie za m. sześc. 130. Sosnowe łaty 4×6“ za metr sześc. 125—135, Kantówka sosnowa wiąz. 115—130, Sosnowe deski 40×50 mm. za m. sześc. 125, legary 10×10 cm. za metr sześc. 115 do 125, szalówki za m. sześc. 95—105, drągowiny do robót betonowych za m. sześc. 55—60, Listwy do robót betonowych za mp. 0.40 do 0.55, Dębowe materjały stolarskie za m. sześc. 250—300 zł., — deszczułki posadzkowe I kl. za m. kw. 13—15, bukowe 12—12.50. Ceny naogół pozostały bez zmiany prócz sosnowego materjału stolarskiego, którego ceny wzrosły nieznacznie.

Gdańsk, 9. 77. Ceny za maj: Drewno użytkowe w stanie okrągłym: Sosnowe słupy telegraficzne od 12 cm. za 1 metr sześc. 24 do 27 szyl., — 15 cm. za 1 m. sześc. 30—32 szyl., Sosnowe drewno kopalniane 17—18 szyl., Dębowe kloce I-a 30—39 cm. za 1 m. sześc. 70—85 szyl., — 40—49 cm. za 1 m. sześc. 90—110, — 50 cm. i wyżej za 1 m. sześc. 110—135, — I kl. fornierowe 200 szyl., Jesionowe II kl. za 1 m. sześc. 95—100. Drewno użytkowe tarte i ciosane: Angielskie bale sosnowe 9“ za standart Ł. 10.10—11, — 8“ 9.10, świerkowe 8.10—9.00, Dębowe materjały tarte z kloców 30—34 cm. —.—, 10/12 mm. za m. sześc. Ł. 7.17.6—8.5, — 15/20 9—9.7.6, — 26/42 6.7.6—7, — 50/100 6.12.6, — z kloców 35—39 cm. —, 10/12 8.2.66—9.2.6, — 15/20 10—10.12.6, — 26/42 7.7.6—7.12.6, — 50/100 6.12.6, — z kloców 40—50 cm. —, 10/12 9.7.6,—9.17.6, — 15/20 11.5, — 26/42 8—8.12.6, — 50/100 7.17.6—8.10, — 46 cm. i wyżej —, 10/12 mm. 9.2.6—10.12.6, — 15/20 11.17.6, — 26/42 9, — 50/100 8.2.6—8.12.6.

ZŁOTY W DNIU 9 LIPCA 1930 ROKU:

Gdańsk 57.59—57.73; Złoty 57.61—57.76; **Berlin** przekaz na Warszawę, Poznań i Katowice 46.875—47.075; **Londyn** 43.40; **Nowy Jork** 11.23; **Wiedeń** 79.19—79.47; **Zurych** 57.75.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG OFERTOWY

Zarząd Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu wyda w drodze przetargu publicznego:

Prace ziemne, murarskie, żelazo - betonowe, ciesielskie i izolacyjne przy budowie domów mieszkalnych przy ulicy Szamarzewskiego, róg Alei Przybyszewskiego w trzech oddzielnych losach:

Los I. Budowa bloku I.
Los II. Budowa bloku II.
Los III. Budowa bloku III.

Wadjum w wysokości dla losu I. i II. po 9.000 zł, dla losu III. w wysokości 6.000 w gotówce, w książeczkach oszczędnościowych lub w papierach państwowych należy poprzednio złożyć w Kasie Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu, a kwit dołączyć do oferty.

Ofertę należy oddać w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na los . . . ." do dnia 18 lipca godziny 11-tej w Biurze Budowlanym, pokój 20 gmachu Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu, ulica Mickiewicza 2, gdzie otrzymać można podkładki ofertowe za opłatą 10,00 zł, i gdzie udziela się również potrzebnych wyjaśnień.

Zarząd Ubezpieczalni Krajowej zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferentów, nieuwzględnienia żadnej oferty lub też wyłączenia pewnych pozycyj kosztorysowych o charakterze specjalnym.

SPRZEDAŻ MATERJAŁU TARTEGO.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu sprzeda w drodze przetargu następujące materjały:

1) około 350 m. sześc. calówki 20 mm. grubości obrz. od 2—6 m. dł., przec. długość ca. 4 m., przec. szerokość ca. 14 cm.;

2) około 450 m. sześć. desek sosnowych 25 mm. grubości obrz., od 2—6 m. dł., przec. długość ca. 4 m., przec. szerokość ca. 15 cm.;

3) około 50 m. sześc. desek sosnowych obrz. od 2—6 m. dł., przec. dł. 4 m., przec. szerokości 13 cm.

4) około 25 cm. sześc. desek sosnowych 35 mm. grubość obr., od 2—6 m. dł., przec. długość 4 m., przec. szerokość 14 cm.

5) 20 m. sześc. dyli sosnowych 55 mm. grubości obrz., od 2—6 m. długie, przec. szerokość 20 cm.;

6) około 60 m. sześc. desek sosnowych, bocznych bez sęków, nasiniałe od 2—6 m. długie, przec., dł. 3.30 m., przec. szerokość 15 cm.

7) około 25 m. sześc. desek sosnowych, nieobrzynanych chorych (hubiastych), 23 do 30 mm. grube, od 2—6 długie;

8) około 25 m. sześc. desek sosnowych chorych, obrzynanych, 20 do 65 mm. grube, od 2—6 m. długie.

Materjały można obejrzeć w Filj. Magazynie Zasobów przy Warsztatach Wagonowych w Ostrowie, w dni robocze w czasie od godz. 10 do godz. 13, za wyjątkiem poniedziałków.

Oferty na całe lub częściowe kupno z podaniem ceny za jeden m. sześc. należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej, z napisem, wskazującym zawartość, włożyć do koperty bez firmy i nieprzejrzystej i zapieczętowaną nadesłać pocztą do Dyrekcji, lub złożyć do skrzynki ofertowej w przedsionku gmachu Dyrekcji, najpóźniej do dnia 18 lipca 1930 r. godz. 12, gdyż w tym dniu o godz. 12 nastąpi otwarcie ofert w gmachu Dyrekcji, pokój 409.

OGŁOSZENIE.

8 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Toruniu, ul. Łazienna nr. 11 ogłasza przetarg nieograniczony na nowe pokrycie i naprawę dachów papowych magazynów wojskowych w Łysomicach pod Toruniem.

Kosztorysy ofertowe i oferty należy składać w dwóch kopertach zalakowanych, koperta zewnętrzna z napisem, określającym robotę — bez stempla firmowego, koperta wewnętrzna z adresem firmy. Do tego należy dołączyć kwit na złożone wadjum w wysokości 3 proc. oferowanej sumy, składanie ofert do dnia 17. VII. 1930 r. godz. 10-tej poczem o godz. 11-tej nastąpi komisyjne otwarcie ofert.

Podkładki ofertowe można pobrać w 8 Okr. Szefostwie Budownictwa po cenie dwa złote w godzinach urzędowych.

8 Okr. Szefostwo Budownictwa zastrzega sobie prawo przeprowadzenia dodatkowego ustnego przetargu i dowolnego wyboru oferenta.

8 Okr. Szefostwo Budownictwa.

PRZETARG.

na wykonanie dźwigów osobowych dla budowy domu biurowego w Katowicach dzieln. I. przy ul. Młyńskiej.

Patrz skrzynka na przetargi w ratuszu przy ul. Pocztowej 2.

Magistrat miasta Katowic.

Zarząd Gminy Kończyce, pow. Katowicki — rozpisuje

PRZETARG PUBLICZNY.

na wykonanie centralnego ogrzewania, urządzenia sanitarnego, wodociągów i odwodnienia w nowej szkole powszechnej w Kończycach.

Bliższe szczegóły przetargu wyłożone są do wglądu w Urzędzie Gminnym i zostaną ogłoszone w najbliższym numerze „Gazety Urzędowej" Wojew. Śl.

Zarząd Gminy Kończyce.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

ofertowy na budowę mostu żelbetonowego na rzece Wiśle pod Górą na drodze powiatowej Góra—Jawiszowice o konstrukcji pięcioprzęsłowej belki przegubowej o rozpiętości 18,50+27,00 +27,00+27,00+18,50=118,00 mb.

Oferty na przepisanych formularzach z należycie wypełnionemi załącznikami winny być składane w zapieczętowanych kopertach w kancelarji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego Wydział Robót Publicznych wraz z kwitem Kasy Skarbowej na wpłacone wadjum 2% sumy oferowanej.

Termin składania ofert wyznacza się do dnia 22 lipca br. godz. 12-ej.

Szczegółowych informacyj udziela referent mostowy przy Oddziale Drogowym pokój 817, telefon wewn. Nr. 440 w godz. od 11—13, gdzie zarazem przejrzeć będzie można plany i warunki budowy ogólne i szczegółowe.

Wzór oferty, kosztorys ślepy, plany konstrukcyjne i warunki ogólne i szczegółowe nabyć można w kancelarji Wydziału Robót Publicznych za zwrotem kosztów.

Śląski Urząd Wojewódzki zastrzega sobie prawo wolnego wyboru oferty według własnego uznania względnie unieważnienia całego przetargu.

Oferty na nieprzepisanych formularzach, bez wadjum, nieczytelne lub z poprawkami i wniesione po terminie nie będą rozpatrywane.

Za Wojewodę:

Inż. K. Zawadowski, m. p., Naczelnik Wydziału Robót Publiczn.

Państwowa Wytwórnia Aparatów Telegraficznych i Telefonicznych w Warszawie, Grochowska 30, sprzeda w drodze

PRZETARGU

kocioł parowy i tłocznię balansową dwuramienną.

Przetarg odbędzie się dnia 25 lipca 1930 roku o godz. 1-ej.

Szczegóły w „Monitorze Polskim" Nr. 153 z dnia 5 lipca 1930 roku.

PRZETARG.

Urząd Wojewódzki Warszawski — Dyrekcja Robót Publicznych ogłasza przetarg publiczny na przebudowę budynku państwowego przy ul. Rynek 6a w Pułtusku. Oferty w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta na wykonanie robót budowlanych przy przebudowie budynku państwowego przy ul. Rynek 6 a w Pułtusku" wraz z pokwitowaniem Kasy Skarbowej na wpłacone wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy i deklarację składać należy do Kancelarji Oddziału Budowlanego Dyrekcji (Aleja Ujazdowska 5, II p.) w terminie do godz. 12-ej dnia 24 lipca 1930 roku, w którym to terminie nastąpi otwarcie ofert.

Ślepy kosztorys i deklarację nabyć można w Kancelarji Oddziału Budowlanego Dyrekcji za opłatą 10 zł, gdzie również są do obejrzenia projekt i warunki ogólne budowy oraz projekt umowy.

Dyrekcja zastrzega sobie dowolny wybór oferenta niezależnie od podanej w ofercie sumy.

Inż. W. Tryliński, Dyrektor Robót Publicznych.

P. R. S. i W. W. Nr. 5 w Starogardzie sprzeda w dniu 15. 7. br. o godz. 9-tej w drodze

PUBLICZNEJ LICYTACJI

najwięcej dającemu 40 ton miału węglowego znajdującego się na terenie Państwowej Rektyfikacji Spirytusu i Wytwórni Wódek Nr. 5 w Starogardzie, cena wywoławcza wynosi 15,00 zł, za tonę, przyczem koszty ważenia, ładowania i przewozu ponosi w zupełności kupujący. P. R. S. i W. W. Nr. 5, zastrzega sobie prawo sprzedaży powyższej ilości kilku oferentom.

Kierownik P. R. S. i W. W. Nr. 5.
w z. T. Pyzowski.

SPRZEDAŻ WYBRAKOWANEGO MATERJAŁU WOJSKOWEGO.

Dnia 22 lipca 1930 roku o godz. 9-ej rano odbędzie się w Głównej Składnicy Samochodowej w Warszawie sprzedaż, w drodze ustnego przetargu publicznego, materjału wybrakowanego, a mianowicie:

a) samochodów i motocykli;
b) opon, kiszek, masywów i odpadków gum;
c) narzędzi i akcesoryj;
d) części zamiennych i łomu;
e) 19,500 kg. gruzu ceglanego z drenów.

Bliższych informacyj udziela główna Składnica Samochodowa w Warszawie, przy ul. Stalowej 77, codziennie, oprócz niedziel i świąt w godz. 12—14-ej.

PRZETARG.

Urząd Wojewódzki Warszawski — Dyrekcja Robót Publicznych ogłasza przetarg publiczny na wykonanie robót budowlanych przy budowie domu mieszkalnego przy Obserwatorjum Aerologicznem w Jabłonnie. Oferty w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach z napisem „Oferta na wykonanie robót budowlanych przy budowie domu mieszkalnego przy Obserwatorjum Aerologicznem w Jabłonnie" z pokwitowaniem Okręgowej Kasy Skarbowej na wpłacone wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy i deklaracją składać należy do Kancelarji Oddziału Budowlanego Dyrekcji (Al. Ujazdowska Nr. 5, II p.) w terminie do godz. 12 dn. 25 lipca 1930 r., w którym to terminie nastąpi otwarcie ofert. Ślepy kosztorys i deklarację nabyć można w Kancelarji Oddziału Budowlanego Dyrekcji za opłatą 10 zł, gdzie również są do obejrzenia projekt i warunki ogólne budowy oraz projekt umowy. Dyrekcja zastrzega sobie dowolny wybór oferenta niezależnie od podanej w ofercie sumy.

Inż. W. Tryliński, Dyr. Robót Publicznych.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Intendenckiego i Taborowego zamierza oddać w drodze

PRZETARGU PUBLICZNEGO

dostawę:

1) 850 sztuk biedek wzór Nr. 1 wraz z armaturą.
1) 340 sztuk biedek wzór Nr. 2.

Oferty na części dostawy są dopuszczalne.

Termin wykonania dostawy 1. III. 1931 r.

Termin rozprawy ofertowej 30. VII. b .r. godz. 11-ta.

Wadjum 3% ofertowanej dostawy. Miejsce dostawy: Magazyny Głównej Składnicy Taborowej w Warszawie względnie franco loco wagon.

Bliższe dane zostały ogłoszone w „Monitorze Polskim“ Nr. 152 z dn. 4/7 r. b. i „Polsce Zbrojnej“ Nr. 179 z dnia 3-go lipca r. b.

Kierownik W. Z. Z. Int. i Tab.
w z. (—) Ogonowski ppłk. int.

PRZETARG.

Magistrat miasta Chełmna ogłasza przetarg na budowę domu dla robotników o 12-tu mieszkaniach z wykonaniem wszelkich prac budowlanych i z dostawą wszelkich materjałów. Co do dostawy cegły zastrzega Magistrat sobie prawo materjał ten na własny koszt dostarczyć.

Kosztorysy ślepe można nabyć od dnia 9 bm. za poprzednią opłatą w wysokości 5 zł. w Miejskim Urzędzie Budowlanym, ul. Wodna nr. 12 w godzinach od 10-tej do 13-tej, tamże można także w tym samym czasie przeglądać plany budowy.

Oferty tylko na wykupionym formularzu należy składać osobiście lub pocztą do dnia 18 lipca b. r. do godz. 11-tej przed południem w Ratuszu pokój nr. 5. Otwarcie ofert nastąpi przez Komisję przetargową tegoż samego dnia o godz. 13-tej w pokoju pana burmistrza.

Magistrat zastrzega sobie przy budowie domu zatrudnić bez wyjątku tylko rzemieślników i robotników z miasta Chełmna oraz zastrzega sobie wolny wybór oferenta.

Chełmno, dnia 4 lipca 1930 r.

Magistrat
Zawacki, burmistrz.

---

5 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Krakowie ogłasza

PRZETARG OFERTOWY

na wykonanie:

a) remontu głównego,
b) remontu oraz nowego pokrycia dachów w objektach koszar 8 p. ułanów w Rakowicach i w Kobierzynie.

Należycie ostemplowane oferty należy wnieść do 5 Okr. Szefostwa Budownictwa w terminie do 18 lipca 1930 r.

W tymże dniu nastąpi komisyjne otwarcie ofert a mianowicie:

ad. a) o godzinie 10-tej.
ad. b) o godzinie 11-tej.

Wadjum wynosi 3 proc. oferowanej kwoty.

Oferty należy wnosić tylko na formularzach, nabytych w kancelarji 5 Okr. Szef. Budownictwa.

Wszelkich informacyj udziela ref. bud. 5 Okr. Szef. Bud. codziennie od godziny 12-tej do 13-tej.

Szef. Budownictwa O. K. Nr. V.
Inż. Hackbell, ppłk.

Dyrekcja Okręg. Kolei Państw. w Krakowie ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY.

na sprzedaż odpadków metali półszlachetnych w ilości około 60.000 kg. Termin składania ofert do dnia 18 lipca 1930 godz. 12 w poł. Bliższe szczegóły ogłoszone są w „Monitorze Polskim“. Nr. 144 z dnia 25 czerwca 1930 r.

OBWIESZCZENIE.

o dochodzeniu w sprawie uprawnienia rządowego na zakład elektryczny w Zakopanem.

Stosownie do §§ 11 i 12 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 20 maja 1923 r. w sprawie udzielania uprawnień rządowych na wytwarzanie, przetwarzanie, przesyłanie i rozdzielanie energji elektrycznej (DZ. U. R. P. Nr. 60 poz. 441) podaję do publicznej wiadomości, że w dniach 2 listopada 1929 r. i 6 lutego 1930 r. wpłynęło do Ministerstwa Robót Publicznych podanie od Urzędu Miejskiego w Zakopanem o udzielenie uprawnienia rządowego w myśl art. 1 Ustawy Elektrycznej z dnia 21 marca 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 277/m na zakład elektryczny.

Powyższy zakład ma służyć do wytwarzania, przetwarzania, przesyłania i rozdzielania energji elektrycznej w celu zawodowego zbytu na obszarze miasta Zakopanego, powiatu nowotarskiego, województwa krakowskiego.

Napęd ma być cieplny, prąd trójfazowy, sieć napowietrzna, częściowo podziemna.

Czas trwania uprawnienia mógłby wynosić 40 lat.

Odpisy podania Urzędu Miejskiego Zakopane, projektu uprawnienia, opisu technicznego i plany są wyłożone do przejrzenia przez interesowanych w Sekretarjacie Urzędu Wojewódzkiego, Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie, Rynek Główny 35 (Gm. Krzysztofory) pierwsze piętro do dnia 14-go sierpnia 1930 r. w godzinach urzędowych.

Celem stwierdzenia dopuszczalności i celowości projektowanego zakładu wyznaczam termin rozprawy komisyjnej na dzień 19 sierpnia 1930 r. godzina 13 min. 30.

Punkt zborny Komisji w Magistracie miasta Zakopane, ul. Krupówki. Wszelkie zarzuty, żądania, zastrzeżenia i sprzeciwy w sprawie udzielenia powyższego uprawnienia rządowego, należy wnosić na piśmie do Urzędu Wojewódzkiego Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie do dnia 14 sierpnia br., a najpóźniej w trakcie rozprawy na piśmie lub ustnie Przewodniczącemu.

Zarzuty, żądania i sprzeciwy wnoszone po upływie wyżej oznaczonego terminu, nie będą rozpatrywane.

W Krakowie, dnia 5 lipca 1930 r.

Wojewoda: Kwaśniewski.

---

4 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Łodzi zgłosiło następujące:

PRZETARGI PUBLICZNE:

1) w Kutnie na terenie mag. 37 p. p.
   a) przebudowa b. stodoły na magazyn o konstrukcji żelazo - betonowej,
   b) przystosowanie spichlerza na pomieszczenia żołnierskie.
2) w Łowiczu: przystosowanie budynku b. elektrowni na koszary 10 p. p.
3) w Łodzi: zainstalowanie oświetlenia elektrycznego w garn. mag. amunicyjnych.

Przetargi odbędą się dnia 15 lipca 1930 roku.

Informacyj udziela 4. Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Łodzi, ul. 11-go Listopada Nr. 83.

Szef Budownictwa O. K. IV.
(—) w/z Sagan, kpt.-inż.

SPRZEDAŻ DREWNA.

Dnia 29-go lipca 1930 roku o godzinie 12-tej w południe odbędzie się w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Siedlcach przetarg ustny i za pomocą ofert pisemnych na sprzedaż materjałów tartych, drewna w stanie wyrobionym, papierówki i opału.

Szczegółowe warunki przeprowądzenia przetargu, oraz dokładny wykaz jednostek przetargowych są do przejrzenia w biurze Dyrekcji.

Dyrekcja Lasów Państwowych
w Siedlcach.

———

PRZETARG.

2 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Lublinie przy ul. Szpitalnej Nr. 12 ogłasza nieograniczony przetarg ofertowy na roboty ziemne i fundamentowe pod strzelnicę szkolną w Chełmie.

Ofertę w 2 zalakowanych kopertach z napisem na zewnętrznej kopercie nazwy robót, a na wewnętrznej kopercie nazwy firmy, należy składać w tut. Szefostwie do dnia 24 lipca 1930 r. g odz. 10 rano.

Oferty złożone po terminie nie będą rozpatrywane.

Do oferty należy dołączyć kwit kasy skarbowej na złożone wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Bliższych informacyj można zasięgnąć w tut. Szefostwie w godzinach urzędowych, gdzie też można otrzymać za zwrotem kosztów druki kosztorysowe, na których wyłącznie należy składać oferty.

Prawo przeprowadzenia przetargu ustnego i wyboru oferty zastrzega się.

Szef Budownictwa O. K. II.

———

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych w Nowogródku niniejszem ogłasza przetarg nieograniczony na budowę magazynu wyrobów tytoniowych Polskiego Monopolu Tytoniowego w Baranowiczach z przeważającą ilością robót żelbetonowych o kubaturze około 7.000 m³.

Ślepe kosztorysy wysyła Dyrekcja na żądanie. Projekt przeglądać można w Dyrekcji w godzinach urzędowych. Oferty w zalakowanych kopertach z dołączeniem wadjum w wysokości 5 proc. sumy oferowanej składać należy w Sekretarjacie Dyrekcji Robót Publicznych przy ul. Słonimskiej w Nowogródku do dnia 15 lipca godz. 12-a w południe. Tegoż dnia o godz. 13-ej nastąpi publiczne otwarcie ofert. Dyrekcja zastrzega sobie prawo wyboru oferenta niezależnie od wysokości sumy zaoferowanej.

Szczegółowe warunki przetargu podane będą przed otwarciem kopert.

Nowogródek, dn. 30 czerwca 1930 r.

Za Wojewodę (—) Inż. A. Zubelewicz
Dyrektor.

———

PRZETARG OFERTOWY

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Lwowie ogłasza w „Monitorze Polskim Nr. 149 z dnia 1 lipca 1930 r. publiczny przetarg ofertowy na budowę nawierzchni dla II. toru na dwóch odcinkach linij kolejowej Krasne Zdołbunów a mianowicie:

1. na odcinku Brody — Radziwiłłów o długości 9.160 klm.,
2. na odcinku Krasne — Ożydów o długości 700 klm. od Krasnego ku Ożydowie.

Bliższych informacyj udziela Wydział III. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, III. p., drzwi Nr. 302.

Dyrektor Kolei Państwowych.
Prachiel m. p.

OGŁOSZENIE PRZETARGU

Magistrat miasta Dawidgródka pow. Stolińskiego, ogłasza niniejszem

Przetarg publiczny

na wykonanie budowy 7-klasowej szkoły powszechnej w Dawidgródku (w stanie surowym).

Przetarg odbędzie się dnia 22 lipca 1930 r. o godz. 12-tej w lokalu Magistratu. Osoby i firmy, ubiegające się o powyższe roboty winny złożyć do dnia 22 lipca 1930 r. godz. 11-ta oferty w zalakowanych kopertach na ręce burmistrza miasta z napisem „Oferta na wykonanie budowy 7-klasowej szkoły powszechnej w Dawidgródku (w stanie surowym)".

W ofercie musi być zaznaczone, iż ogólne warunki techniczne prowadzenia robót rządowych, zatwierdzone przez Min. Robót Publicznych, są oferentowi znane.

Do oferty należy dołączyć kwit Kasy Miejskiej w Dawidgródku na wpłacone wadjum w wysokości 3 proc. sumy oferowanej.

Projekt i ślepe kosztorysy oraz warunki techniczne oglądać można w lokalu Magistratu w godzinach urzędowych.

Magistrat zastrzega sobie prawo:

1) dowolnego wyboru oferenta i

2) nieuwzględnienia żadnej ze złożonych ofert, jak również przeprowadzenia ustnego przetargu.

w z. burmistrz J. Marejko.

———

9 Okręgowe Szefostwo Budownictwa zwraca uwagę na ogłoszony w „Monitorze Polskim" Nr. 150 z dnia 2. lipca r. b.

PRZETARG.

na przerobienie ustępów i przestawienie pieców w budynkach koszarowych w Słonimie.

Szef Budownictwa O. K. IX. w/z. Karwat, kap.

———

Państwowe Przetwórnie Mięsne Oddział w Chodorowie ogłaszają

PRZETARG PUBLICZNY

na budowę rzeźni kontumacyjnej i stajni spędowej, na gruncie wymienionych Przetwórni w Chodorowie. Szczegółowe ogłoszenie przetargu umieszczone jest w „Dzienniku Urzędowym Wojewódzkim".

Za Państwowe Przetwórnie Mięsne
(—) Inż. **Tomasz Dobrowolski, kierownik budowy.**

———

OGŁOSZENIE.

Komornik Sądu Powiatowego w Wilnie I-go rewiru zamieszkały w Wilnie, przy ul. Połockiej 14 m. 3, zgodnie z art. 1030 U.P.C. obwieszcza, iż w dniu 23 lipca 1930 r. o godz. 10 rano, w Wilnie przy ul. Stefańskiej Nr. 24, odbędzie się sprzedaż z licytacji publicznej majątku ruchomego Leona Giecewicza, składającego się z samochodu osobowego marki „Buick", oszacowanego na sumę 5.000 złotych, na zaspokojenie pretensji Jerzego Wyrwicz-Mundsztuka.

Komornik Sądowy A. Uszyński.

———

OGŁOSZENIE.

Komornik Sądu Powiatowego w Wilnie, I rewiru, zamieszkały w Wilnie, przy ul. Połockiej 14 m. 3, zgodnie z art. 1030 U. P. C. obwieszcza, iż w dniu 25 lipca 1930 r., o godzinie 10 rano, w maj. Wiazyń, gminy tejże, pow. wilejskiego, odbędzie się sprzedaż z licytacji publicznej majątku ruchomego Leona Giecewicza, składającego się z umeblowania i urządzenia mieszkaniowego oraz inwentarza żywego i martwego, oszacowanego na sumę 3.125 złotych na zaspokojenie pretensji Jerzego Wyrwicz-Mundsztuka.

Komornik Sądowy A. Uszyński.

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

Okolicznościowa sprzedaż

1 dachówczarka Gasparyego z 500 podkładkami kutemi
4 pompy parowe Worthingtina różnej wielkości
1 stół cyrkularny dębowy
2 motory benzynowe 3 i 8 KM.
1 betoniarka 150 litr. „Neoroll“
1 wyciąg budowlany „Bob“
2 windy kozłowe 1000 i 2000 kg.
2 rusztowania wiszące 9045
Różne nożyce i sztance dźwigniowe do żelaza i blachy
Aparaty do cięcia i gięcia żelaza betonowego
3 szlifierki mechaniczne
4 szlifierki do piaskowego kamienia
i inne przybory warsztatowe przeważnie nowe.

Biuro Techniczne
Inż. JÓZEF WEINGRÜN
Kraków, Groble 19, telefon 12145

Blachę kotłową

używaną grub. 15-16 m/m w arkuszach 1250 m/m × 2000 m/m bez dziur nitowych sprzeda bardzo tanio w większych i mniejszych partjach 9027

O. Lenc, Poznań, Piotra Wawrzyniaka 22, tel. 75-77

Zakład szlifiersko-galwanizacyjny ślusarsko-mechaniczny w centrum m. Poznania, dobrze zaprowadzony, z powodu wyjazdu tanio odda **Smoczyński, Poznań,** Kwiatowa 8. 9012

Przedsiębiorstwo w Poznaniu
szuka robót dla dwóch tokarek
1000 i 1500 mm. długich. Oferty uprasza się do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego“ pod nr. 8992.

Kto nam może podać odbiorcę na makulaturę?

Mamy około 200 ctr. do oddania.

Zgłoszenia do administracji niniejszego pisma pod Nr. 800.

Sprzedamy
skład artykułów żelaznych
przy ruchliwej ulicy w Bydgoszczy, wartości ca. 35 tys. zł wraz z towarem i solidnem urządzeniem. Oferty
Bydgoszcz, Śniadeckich 4 — **J. Malikowski**
9007

ELEKTROWNIA MIEJSKA w RYPINIE
zamieni
silnik Diesel'a o sile 50 K. M.
w dobrym stanie na takiż **silnik o sile 75 K. M.**
w dobrym stanie za odpowiednią dopłatą. 9005

Skład maszyn rolniczych i warsztat reparacyjny

obrót z ostatnich 2 lat po 600 tys. zł rocznie, dobrze zaprowadzony, w bogatej okolicy, 30 lat istniejący, sprzedam z powodu choroby bardzo korzystnie. Wpłaty potrzeba conajmniej 80 tys. zł, reszta podług ugody. Zgłoszenia pod nr. 8906 do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego“.

Dobrze utrzymana **lokomobila** Wolffa 45 K. M. z powodu zmiany przedsiębiorstwa do sprzedania. Zgł. do adm. „Rynku Metal. i Masz.“ pod nr. 8991

Mam **lokomobilę** fabr. H. Lantza wraz z młocarnią fabr. Clayton Shutterworth na sprzedaż. Cena według ugody. 8990
JAN CICHOWSKI, Bzowo, pow. Świecie.

Lokomobila

Lanza 2 cylindrowa 70 do 120 KM. rok budowy 1900 — z kondensacją, za 7.000.— zł. 9044
ROWECKI, POZNAŃ, Plac Wolności 3.

Parowy garnitur

młócenia, używany lecz w stanie jak nowy, system Marschala, z roku 1913 — korzystnie na sprzedaż
OLEJNICZAK — Fabryka maszyn — ŚREM (Wlkp.)
Telefon 144. 378

Młocarnię angielską

Ruston 60×24 cale jak nowa na kulkowych łożyskach ma na sprzedaż 866
J. Kujawski, Gniezno, Cierpięgi 7 a.

Kupno okazyjne papieru pakowego

PAPIER PAKOWY w arkuszach 75×100 o wadze 50, 100 i 120 gram. sprzedajemy loco dworzec Bydgoszcz po cenie 58,— zł za 100 kg. w belach po 150 do 160 kg. Wysyłamy tylko za poprzedniem nadesłaniem gotówki lub za zaliczką. Oferta niniejsza ważna aż do wyczerpania zapasu, więc bez zobowiązania.

Drukarnia „KUPCA“, Poznań, Wielka 10

„R. Met“.

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100%. Klisze autotypje z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się 1/1 str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., 1/8 str. 25,— Rm., 1/16 str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.